

NEPTUNUS

twemaandelijks maritiem tijdschrift - juin '70 juni - revue maritime bimestrielle



M 930 ROCHEFORT

La guerre russo-japonaise 1904-1905

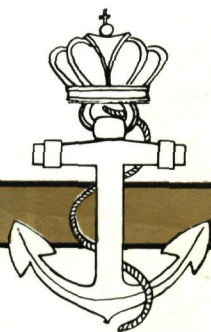
Maritiem panorama

Guadalcanal

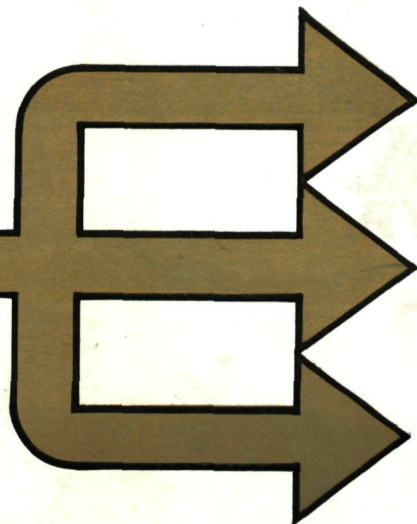
Amiraux, Capitaines et Corsaires de Belgique

Modelbouw — Modelisme.

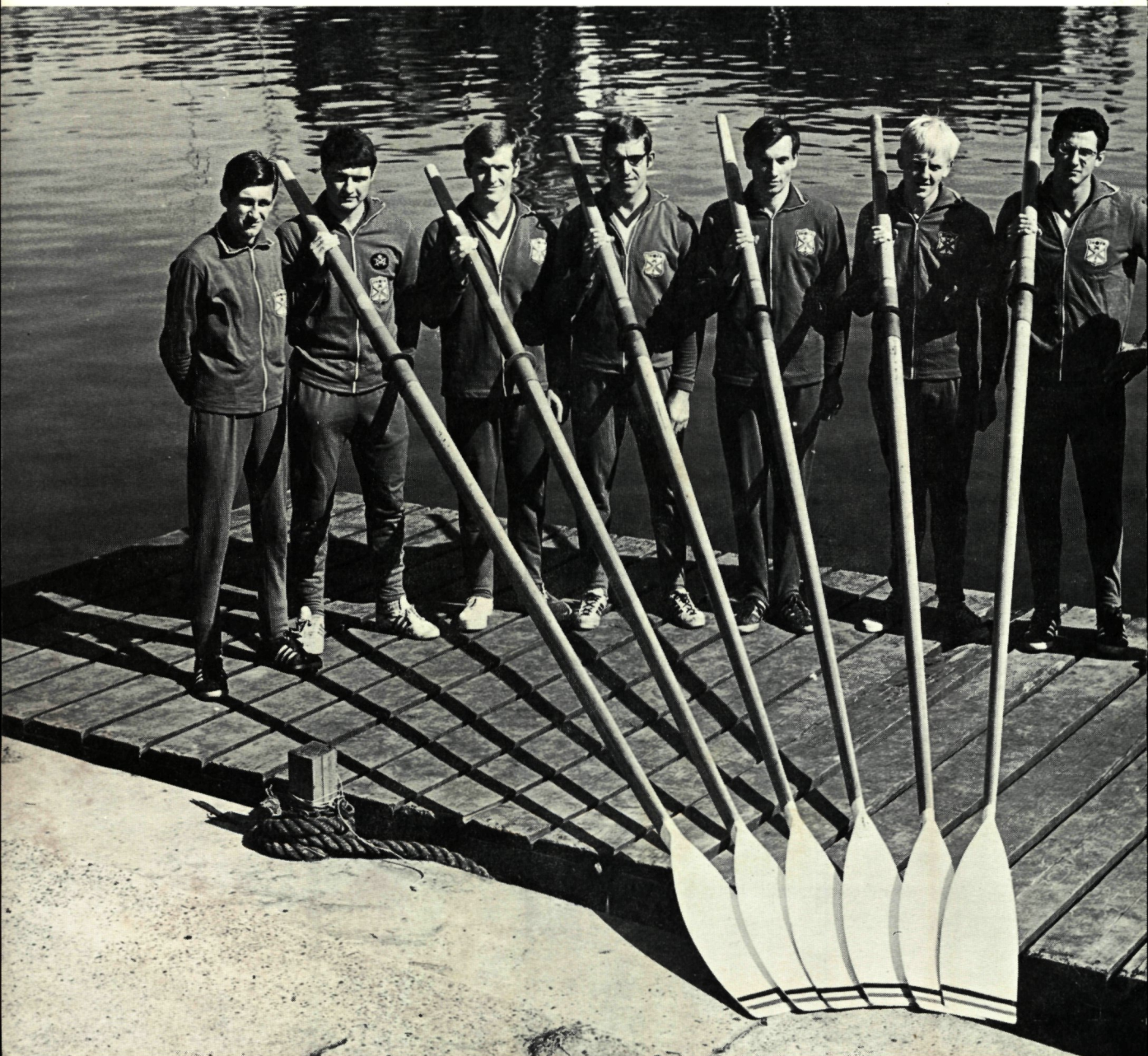
Maritieme woordenschat.



2



**roeisektie zeemacht vedette van de internationale
heidelberger ruder-regatta**



NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

— revue maritime bimestrielle

Directeur de la revue -
Directeur van het tijdschrift

J.C. Liénart

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef

E.A. Van Haverbeke

COLLABORATEURS - MEDEWERKERS

J. Dreesen, J. De Ridder, L. Daneels,
F. Dumont, C. Hoornaert, J. Hardy,
J. Verleyen, H. Rogie,
H. Berckenbosch, V. Segaeert, G. Gouwy,
C. Adam, R. Watron, L. Lanoo, P. Scarcériaux

Photos - Foto's

R. De Meersman, J. Debaere

Dessins - Tekeningen

A. Prévot, D. Dannevoye

Lay-out

E. Van Haverbeke

ADMINISTRATIE - ADMINISTRATION

Briefwisseling, adresveranderingen,
publiciteit, 't winkeltje.
Correspondance, changements d'adresse,
publicité, la boutique.

Directeur publiciteit - publicité

C. Beatse b.p. 17, 8400 Oostende

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. 059/814 02 ext. 389

VENTES - ABONNEMENTS -

ABONNEMENTENDIENST

C.C.P. 1755 Société Générale de Banque
Oostende - C.P.T.: 40 07 79 Neptunus.

P.R. 1755 - Generale Bankmaatschappij
Oostende - Rek. 40 07 79 Neptunus.

150 F gewoon - normal

200 F steun - soutien

300 F ere - d'honneur

RAAD VAN BEHEER -

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : J.C. Liénart

Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter : M. Gorts

Secrétaire-trésorier -

Penningmeester-sekretaris : Ch. Freys

Beheerders - Administrateurs : C. Beatse,

R. Dhont, F. Dumont, G. Duterme, W. Pieters,
R. Prigneaux, V. Segaeert,

A. Van den Driessche, J. Arys,

E. Van Haverbeke



sommaire

inhoud

aan u, vriend lezer...

à vous, amis lecteurs...

j.c. liénart

maquettisme, modelbouw

c. adam

la stratégie navale japonaise pendant la

guerre russo-japonaise 1904-1905

r. watron

internationale zeehavendagen te brugge e.v.h.

les amiraux, capitaines et corsaires de belgique

j.c.l.

maritiem panorama

h. rogie

a propos d'escorteurs fortuné de guignard

marine nationale

l. daneels

la force navale, de zeemacht

redactie

guadalcanal

l. lanoo

de reserve, la réserve

redaction

bundesmarine

j. de ridder

288 uren aan boord van zeemachts

50 ans après, activité navale belge 1914-1918

j. verleyen

«kleinste schip» de m.s.i. visé neptunusje

roeisektie van de zeemacht in de kijker e.v.h.

woorden uit de zeemanskist... de slaggaard

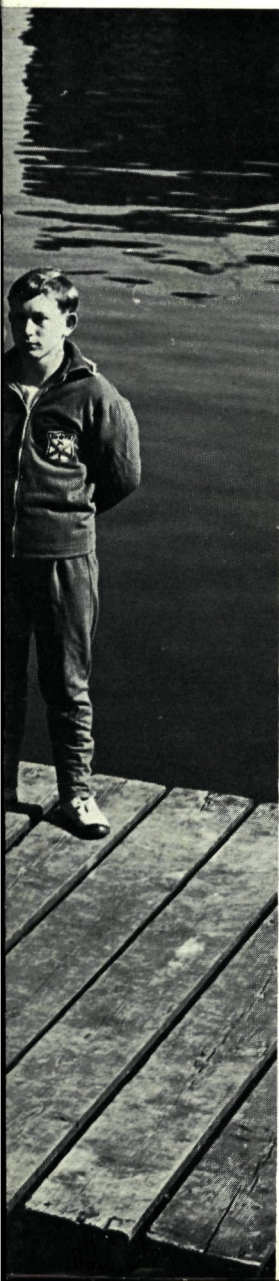
j. dreesen

ereabonnements

abonnements d'honneur

EDITEUR RESPONSABLE - VERANTWOORDELIJKE
J. C. Liénart, H. Serruyslaan 14 - 8400 Oostende

Nr 2 - 1970



BOELWERF

N.V.

TEMSE

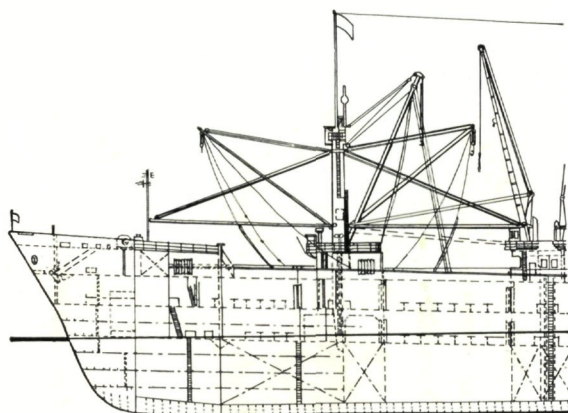
S.A.

Tel. (03) 71.09.01

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBE GRAMME", het visserijwachtschip "GODETIA" en 4 kustmijnenvegers

Constructeurs du ketch de recherches "ZENOBE GRAMME", du garde-pêche "GODETIA", et de 4 dragueurs de mines côtiers

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE**

**ARMEMENT
DEPPE**

zoeken voor

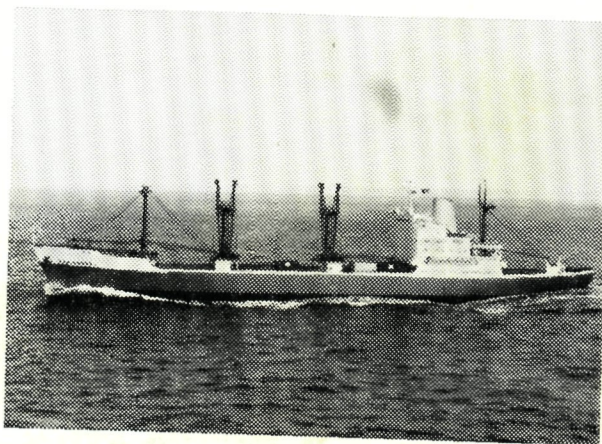
onmiddellijke indiensttreding

DEKOFFICIEREN

(gebreveteerd Aspirant, Luitenant en
Kapitein ter lange omvaart)

MACHINEOFFICIEREN

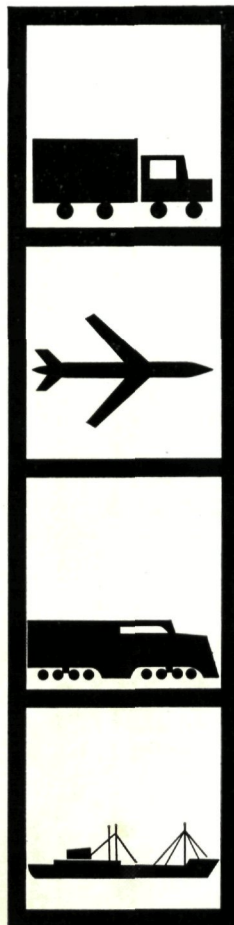
(gebreveteerd 3de, 2de en 1st klas)



Persoonlijk aanbieden
met zeemansboekje
bij de Dienst Varend
Personeel,
Leopolddok, 214
ANTWERPEN
of telefoneren op
nr. (03) 41.14.80
app. 378

**PLUS DE
2.000 NAVIRES
BATTENT
PAVILLON SHELL !**

Ce pavillon rouge à coquille or flotte sur plus de 2.000 navires qui assurent l'approvisionnement des quelque cent sociétés de distribution Shell disséminées aux quatre coins du globe. Grâce à elles, les produits Shell sont disponibles

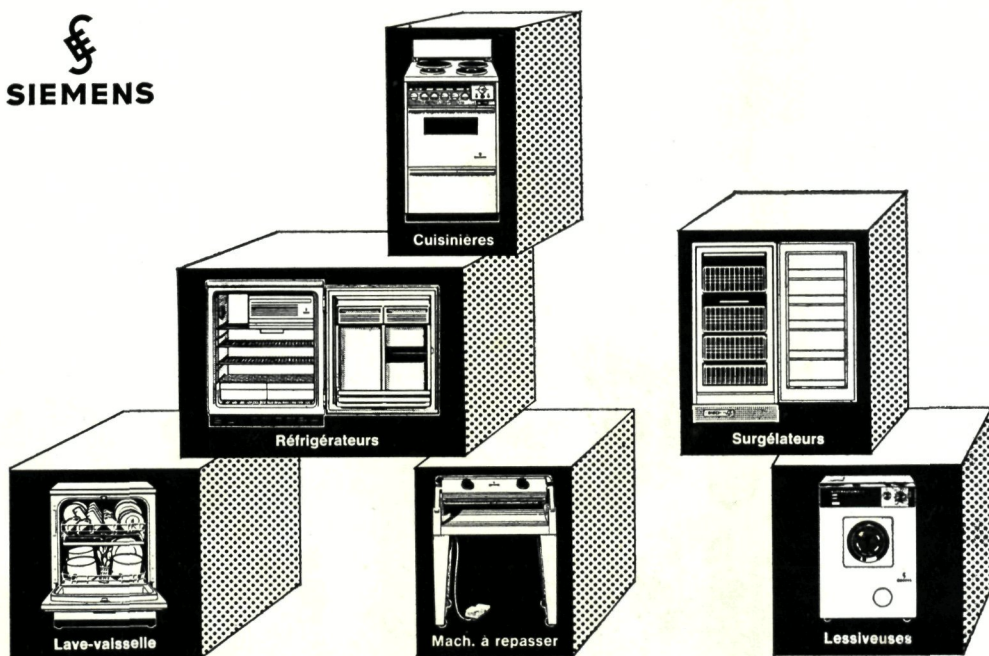


BELGIAN SHELL COMPANY S.A. - BRUXELLES

dans plus de cent mille garages et stations, près de 1.500 aéro-dromes et plus de 300 ports! Cette organisation mondiale permet à Shell de vous garantir une sécurité d'approvisionnement et une rapidité de livraison sans égales.

714813

siemens rend la vie plus agréable



S.A. SIEMENS N.V. 116, chaussée de Charleroi Bruxelles - 6

G.E.T.

GENERAL ENGINEERING & TRADING CO.

AAN BOORD AAN WAL
DE MEEST DOELTREFFENDE APPARATUUR
VOOR CIVIELE EN MILITAIRE TOEPASSINGEN ZOALS :

Zenders — Ontvangers UHF & VHF
Navigatie & Vuurleiding Radar
Automatisatie — Signalisatie
Duplex telefoonoproepposten voor autosnelwegen
Tele-informatie en Tele-signalisatie
Telex-apparatuur
No-break electrogeengroepen
Speciale elektrische kabels
Preventieve brug- en wegdekverwarming tegen ijzelvorming
Syncroliften
Alle engineering problemen

Frankrijklei 70
2000 ANTWERPEN

Tel. : 03/32 42 79
Telex : 32582-Syncro-Antwp-b

"SHOPPING,, in DOVER via de pakketboten van de lijn OOSTENDE-DOVER

☆ Speciale Eendagsexcursiebiljetten naar Dover		
Vertrek Oostende :	10.15 u.	Vertrek Dover :
Aankomst Dover :	13.40 u.	Aankomst Oostende :
Prijs (heen en terug) Oostende-Dover : 336 fr. (2e klas) - 416 fr. (1e klas).		
50 % vermindering voor kinderen van 4 tot 14 jaar.		

Inlichtingen, enz. :

- Pakketbotendienst, Oostende.
- Spoorwegstations en Inlichtingsbureaus N.M.B.S.



"SHOPPING,, à DOUVRES via les paquebots de la ligne OSTENDE-DOUVRES

☆ Billets spéciaux d'excursion d'un jour à Douvres		
Départ Ostende :	10.15 h.	Départ Douvres :
Arrivée Douvres :	13.40 h.	Arrivée Ostende :
Prix (aller et retour) Ostende-Douvres : 336 fr. (2e cl.) - 416 fr. (1e cl.).		
50 % de réduction pour enfants de 4 à 14 ans.		

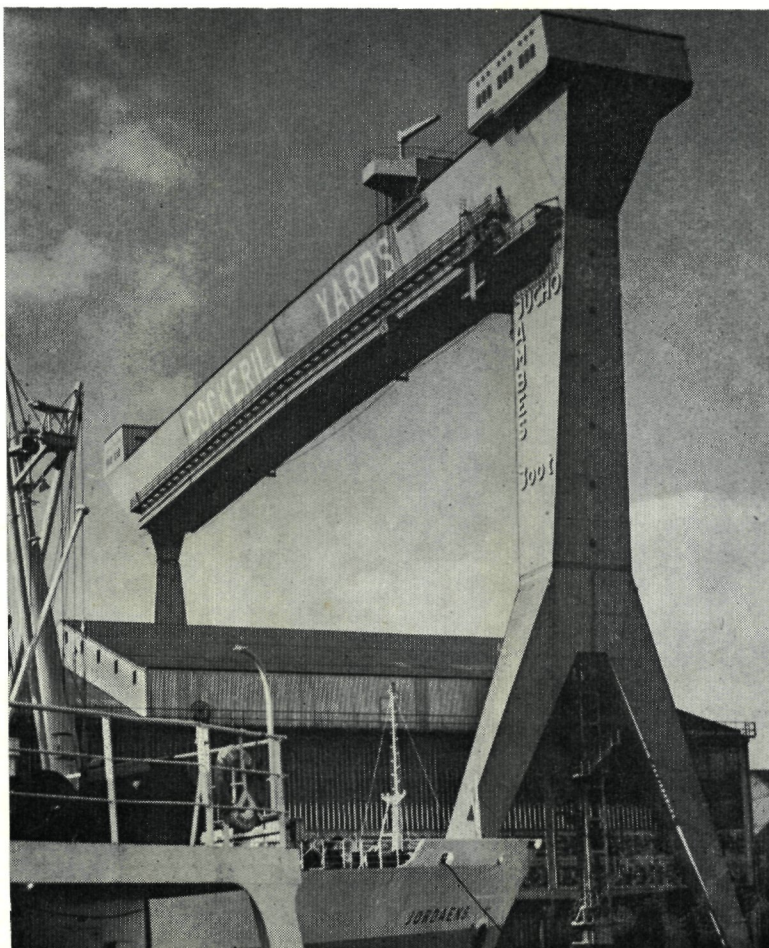
Renseignements, etc. :

- Service des Paquebots, Ostende.
- Gares des Chemins de fer et bureaux de renseignements S.N.C.B.

bouwen ◀
 ombouwen ◀
 herstellen ◀
 dokken van schepen ◀
 alle industriële werken ◀

tel.: 03-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175

telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. cockerill yards hoboken



SCANDIAFLEX
AFSLUITINGEN
FERMETURES

Zonneblinden
Stores vénitiens

Accordeon deuren
Portes en accordéon

Vertikaal oriënteerbare
gordijnen

Rideaux verticaux
orientables

Bad en douche afsluitingen
Fermetures de bain et de
douche

Verkoopburelen

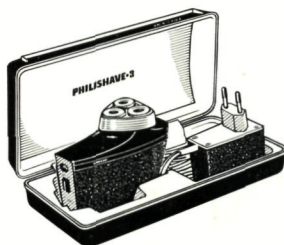
Antwerpen	tel. 03/33 32 21
Aalst	tel. 053/270 72
Brugge	tel. 050/344 27
Brussel	tel. 02/26 61 11
Gent	tel. 09/23 47 71
Hasselt	tel. 011/220 76
Kortrijk	tel. 056/254 88
Mechelen	tel. 015/428 56
Turnhout	tel. 014/411 89

Bureaux de vente

Bruxelles	tél. 02/26 61 11
Charleroi	tél. 07/55 32 41
Liège	tél. 04/43 26 56
Mons	tél. 065/377 53
Namur	tél. 081/322 03
Verviers	tél. 087/306 29
Wavre	tél. 011/255 74

le Philishave
Rechargeable

branchez 1 fois
pour 3 semaines
de rasage



de Oplaadbare
Philishave

éénmaal op
stopkontakt aansluiten
voor 3 weken scheren.

n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

In the  of the City

BEKAERT

Geschenken
Huishoudartikelen

Ad. Buylstraat, 11

ARTS MENAGERS
Cadeaux

OOSTENDE

Tel. (059) 719.36

Parmi les 26.000 sous-officiers des forces armées on en compte 1400 à la Force Navale, soit à peine 5 %. Cependant la Force Navale est représentée à 25 % au sein du Conseil National de l'Amsob !

Si, vous croyez que votre profession est toute „rose“, il n'y a, dès lors aucune raison de rejoindre une association. Mais, si vous croyez qu'il reste encore à faire pour améliorer votre profession, ayez alors l'honnêteté d'être membre et d'appuyer votre association professionnelle :

l'alliance mutuelle des sous-officiers de belgique

pour 200 fr par an, vous serez défendu, aidé dans des tas de circonstances, et vous bénéficierez de nombreux avantages...

Section Force Navale de l'Amsob, 8, Kievitstraat, Stene-Oostende.

Bij de 26.000 onderofficieren van de krijgsmachten, zijn er 1400 van de Zeemacht, met moeite 5 %. Nochtans vertegenwoordigt de Zeemacht 25 % in de Nationale Raad van het OVBOO !

Als U geen verzuchtingen of wensen heeft betreffende uw loopbaan, dan is er inderdaad géén reden om U aan te sluiten bij een Vereniging. Denkt U echter dat uw loopbaan kan en moet verbeteren, aarzel dan niet om aan te sluiten bij de beroepsvereniging :

het onderling verbond van de belgische onderofficieren

voor slechts 200 fr. per jaar, zullen uw belangen op een competente manier verdedigd worden, zonder daarbij de vele andere voordelen te vergeten.

Sectie Zeemacht OVBOO, Kievitstraat 8, Stene-Oostende.

United Bonded Stores

S.A.

Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1

Dealers n.v.

drukken is uw zaak

beter drukken is onze zaak

drukkerij de vuurtoren

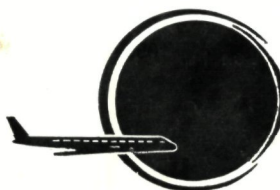
voorhavenlaan, 37 - 8400 oostende

tel. 751.32

beheer : delrue a. + g.

Voor Uw vakantie
per georganiseerde
vliegtuigreizen
het ganse jaar door

Sunair



- Alle bestemmingen, met verblijf op appartementen of in hotels
- Vliegtuigreizen met speciale Sunair-Jet toestellen
- Vliegtuigreizen per regelmatige lijndiensten van de **SABENA** en alle andere **IATA**-vervoerders.

SPANJE

Mallorca, Costa del Sol, Costa de la Luz, Costa Blanca, Costa Dorada, Kanarische Eilanden, enz.

JOEGOSLAVIE

Opanje, Riviera, Split, Dubrovnik Riviera

ITALIE

Adriatische Riviera, Sardinië, Golf van Napels.

TUNESIE

Hammanet, Djerba, enz...

PORTUGAL

Algarve, Esteril, Cescais, Madeire, enz...

GRIEKENLAND

Athene, Kreta, Rhodos, enz...

Wat biedt SUNAIR ?

- Eerste klas hotels en bestendige dienst van **Sunair-Hostessen**
- Uitgezochte 1ste-rangs verblijfplaatsen, hotels en appartementen
- Reizen per Jet-Vliegtuigen
- Gratis Sunair-reiszak
- Minimum prijzen voor een maximum kwaliteit
- Uitgebreide reiskatalogussen in vier kleuren en samengesteld door de meest bekwame vaklui.
- Gratis bagage- en annulatieverzekering

Inschrijvingsmogelijkheden bij alle gevestigde Belgische reisagentschappen.
Vraag inlichtingen bij uw lokaal reisagentschap.

ZON ZONDER ZORGEN met SUNAIR !

Ecole Supérieure de Radio-Navigation asbl.

Agréée par le Ministère des Communications.

Durée des cours : 2 ans pour Officier-radio de marine.

3 ans pour spécialiste en électronique pour la navigation maritime
(Niveau A.1.)

46, rue du Lac - 1050 Bruxelles.

Tél : 02/47.36.82.

Hogere Radio Navigatieschool vzw.

Aangenomen door het Ministerie van Verkeerswezen.

Duur der cursussen : 2 jaar voor Radio-officier ter zee.

3 jaar voor specialist in de Electronica voor de zeevaart.
(Niveau A.1.)

46, Meerstraat - 1050 Brussel.

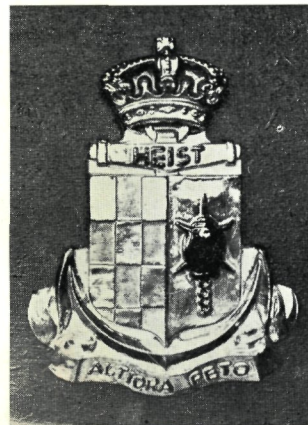
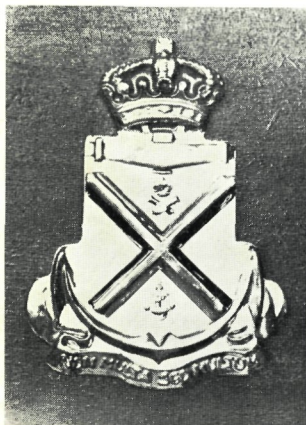
Tel : 02/47.36.82.

WAPENSCHILDEN

Een reeks - praktisch voor al de schepen - wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels, in keramiek en in vier- of vijf kleuren, zijn te bekomen bij Neptunus tegen betaling van 140 F plus 25 F verzendingskosten. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Commissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje. Een mooi en smaakvol geschenk voor de feestdagen.

ECUSONS

Une série d'écussons, exécutée en céramique polychrome, par l'artiste Ostendais Michiels, est mise en vente à la boutique Neptunus, au prix de 140 F pièce + 25 F frais d'expédition. Chaque écusson a été agréé par la commission héraldique de la Force Navale et chacun d'eux est un bijou. Un joli et agréable cadeau pour les jours de fête.



Aan U, vriend lezer...

Navigare necesse est, vivere non est.

Plutarque.

U zult zich allicht herinneren dat ik in ons eerste nummer van 1969, waarvan de kaft voor het eerst verscheen in wit en goud ons toekomstig Neptunus-programma mededeelde en tevens onze ambities te kennen gaf. Een van deze bekommert ons ten eerste en maakt deel uit van de condities die nodig zijn om verbetering mogelijk te maken. De tijd is aangebroken om hierover verder uit te wijden. Ons tijdschrift heeft eindelijk het goed formaat gevonden, zijn presentatie is verzorgd, zijn artikels afwisselend, maritiem en interessant.

Hetgeen waarnaar we heden streven is, de belangstelling voor ons tijdschrift te doen toenemen. Deze laatste jaren hebben we mogen rekenen op een drieduizend lezers. Ons objectief beoogt, binnen afzienbare tijd, dit getal tot zeven duizend op te drijven.

Het doel van ons tijdschrift, de reden van onze inspanning is wel degelijk onze Zeemacht over het ganse land te doen kennen, en niet om aan onze zeelui nieuws over hun collega's mede te delen of hen de mogelijkheid te brengen hun foto erin terug te vinden. Het is wel verheugend het tijdschrift als schakel te mogen noemen tussen de Zeemacht en de oudgedienden doch daarbij wordt zeker verwacht dat het de evolutie schetst van hetgeen men waarneemt aan boord van schepen, in de havens en op zee, niet alleen in België en in de Zeemacht doch ook over de ganse wereld. Zodoende geeft men aan elkeen de mogelijkheid alles tot een bepaalde objectiviteit terug te brengen en gezonde peilingen te nemen.

De marine en alles dat haar karakteriseert als dusdanig is onvoldoende gekend door het merendeel van de bevolking en zelfs door velen miskend. Dit niettegenstaande het feit dat men in een land dat geëvolueerd is zoals het onze toch zou mogen verwachten vanwege iedere Belg dat hij een deel van de verantwoordelijkheid van de publieke zaak draagt en eraan meewerkt, zijn advies zijnde zelfs van primordiaal belang. Wel bewust van het feit dat de onverschilligheid het meest voorkomt door onwetendheid (Ignoti nulla cupido) zoals Ovide het reeds zegde, wordt het tijd dat we ons inspannen om aan eenieder die wereld naar waarde te doen schatten die normaal begint daar waar deze van de landrat eindigt.

Wees ons behulpzaam beste lezer om deze wereld welke U nauw bij het hart ligt aan anderen te leren kennen. Breng ons nieuwe abonnees. Wij zullen U ervoor dankbaar wezen want hiermede zullen we onze taak volbracht hebben; we zullen aan ons tijdschrift zijn reden van bestaan geven hebben. De kaap der zeven duizend is voor onze bemanning de kaap der stormen, deze die men moet voorbijvaren om als echte zeeman beschouwd te worden!

J.C. LIENART.

A vous, amis lecteurs...

Navigare necesse est, vivere non est.

Plutarque

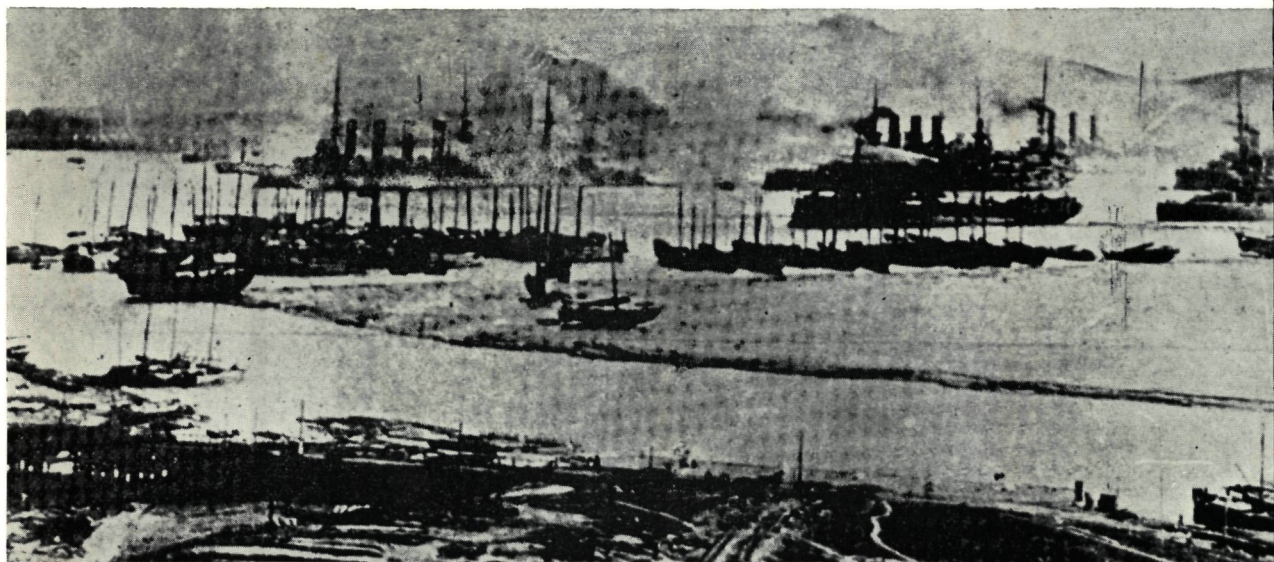
Vous vous souviendrez certainement que dans notre premier numéro de '69, le premier à couverture blanche et or, j'esquissais le programme futur de Neptunus et je vous faisais part de nos ambitions. L'une d'elles est la première de nos préoccupations et la condition posée à toute amélioration. Le temps est venu de vous en parler. Notre revue a pris une forme agréable, sa présentation est valable, ses articles variés, maritimes, et intéressants ! Nous voulons maintenant la faire lire à plus de gens. Nous avons pu compter ces dernières années sur trois mille abonnés environ. Nous voudrions maintenant en compter plus : notre objectif est de sept mille, je vous l'avoue tout simplement.

Le but même de notre revue, la raison de notre effort est de faire connaître la Marine au pays et non pas de donner aux marins de la Force Navale des nouvelles d'autres marins de la Force Navale, ou de leur fournir l'occasion de faire paraître leur photo dans la „gazette“. Que la revue soit un trait d'union entre la Force Navale et les anciens, d'accord ! mais elle peut être mieux que cela encore, elle peut, en, en suivant l'évolution pas à pas, montrer ce qui change sur la mer, à bord des navires, dans les ports, non seulement en Belgique et à la Force Navale, mais dans le monde, afin de donner à chacun l'occasion de ramener les choses à leurs axes et s'assurer de bons relèvements.

La Marine, avec son contexte et son milieu ambiant est mal connue de la plupart des citoyens et totalement ignorée de beaucoup. Or le citoyen dans un pays évolué comme le nôtre, partage la responsabilité de la chose publique et y participe ; son opinion est même souveraine ; alors sachant que „l'indifférence naît de causes diverses, mais le plus souvent de l'ignorance“ (Ignoti nulla cupido) ainsi que le disait Ovide, il est clair que nous avons à nous attacher à faire connaître ce que tôt ou tard le citoyen aura à apprécier de ce monde qui commence là où finit celui du terrien.

Aidez-nous donc, ami lecteur, à faire connaître ce monde, que vous aimez afin que tous les citoyens l'aiment comme vous. Faites nous de nouveaux abonnés. Nous vous en aurons une reconnaissance infinie et nous aurons rempli notre mission ; nous aurons donné à cette revue toute sa raison d'être. Le cap des sept mille est pour notre équipage le Cap des Tempêtes, celui qu'il faut avoir passé pour être un vrai marin !

J.C. LIENART.



Introduction

Les prétentions territoriales russes en EXTREME-ORIENT, spécialement en MANDCHOURIE et en COREE, n'avaient pu manquer de créer un état de tension entre la RUSSIE et le JAPON. Après une longue période d'isolationnisme, celui-ci voyait ses projets d'expansion menacés par les agissements russes.

L'occupation militaire de la MANDCHOURIE par la RUSSIE, le renforcement de sa flotte d'EXTREME-ORIENT, avaient en outre fait naître un sentiment d'insécurité chez les Japonais. L'affrontement des deux antagonistes paraissait inévitable.

La préparation

Lorsqu'après 1895 l'intervention, notamment de la RUSSIE, lui fit perdre la majorité des avantages acquis par le Traité de SHIMO-NOSAKI, le JAPON décida de renforcer sa puissance militaire afin de faire valoir ses droits. Il se créa une puissante marine de guerre, triplant son tonnage par l'achat en EUROPE de navires de combat modernes. Le traité d'alliance signé avec l'ANGLETERRE en 1902, lui permit d'envisager sans trop d'appréhension un conflit futur.

Celui-ci serait de toutes façons limité dans ses buts : combattre et écarter l'influence russe en MANDCHOURIE et en COREE. Les opérations envisagées mettraient en œuvre de puissants moyens terrestres qui devraient être amenés à pied d'œuvre par la marine grâce à des opérations amphibies. Celles-ci nécessiteraient une protection constante contre l'action des forces navales russes. Le problème se ramènerait donc, comme toujours en stratégie navale, à la conquête et au maintien de la maîtrise de la mer. La supériorité sur mer serait de ce fait une des conditions nécessaires à la réussite d'une intervention armée.

Dès 1904 le JAPON possédait 6 cuirassés modernes, 6 croiseurs-cuirassés, 16 croiseurs légers, 19 contre-torpilleurs, 16 torpilleurs et quelques navires anciens dont 3 garde-côtes soit un tonnage de 350.000 T. Les Japonais avaient à leur disposition 4 bases navales (YOKOSUKA, KURE, SASEBO, MAIZURU) et des facilités de réparations dans 11 ports de commerce. La flotte a été placée sous l'autorité de l'Amiral TOGO. Né en 1847, l'OGO,



descendant d'une famille noble de l'île de KIU-SIU, a été élevé selon l'ancienne tradition japonaise. Il reçut son instruction navale en ANGLETERRE ; de retour au JAPON il participa activement à la guerre sino-japonaise et à la répression de la révolte des BOXERS. Ce marin à la personnalité fascinante, avait un sens du devoir très prononcé. Sous un aspect modeste, il cachait une grande énergie et une volonté indomptable de vaincre. Conscient de l'importance de l'issue d'un conflit avec la RUSSIE il mena durement hommes et matériel ; les exercices se faisaient dans les conditions les plus défavorables et les plus réalistes possible. Soutenus par la nation tout entière, commandement et équipages avaient un moral excellent.

La RUSSIE pouvait mettre en ligne son escadre du PACIFIQUE comprenant 7 cuirassés neufs, 4 croiseurs-cuirassés, 10 croiseurs légers, 25 contre-torpilleurs et quelques dragueurs de mines. Le gros de cette force se trouvait à PORT-ARTHUR sous les ordres de l'Amiral STARK ; 3 croiseurs-cuirassés modernes et deux croiseurs légers étaient stationnés à VLADIVOSTOK. Aucun de ces deux arsenaux ne possédait de bassin de carénage suffisamment grand pour assurer la réparation des cuirassés. Les Russes possédaient en outre une flotte dans la Mer Noire, qu'une clause du Traité de Londres de 1870 condamnait à rester sur place et une flotte dans la Baltique destinée à parer toute intervention éventuelle de l'ANGLETERRE. La perspective d'une guerre avec le JAPON suscitait peu d'enthousiasme. La Marine russe manquait de chefs énergiques ayant la confiance de leurs hommes. Les équipages étaient peu entraînés.

Estimant que localement le rapport des forces ne lui était défavorable, le JAPON tenta d'abord de trouver une solution par la voie de la négociation puis, devant la mauvaise volonté des Russes, il choisit finalement l'emploi de la force et ce fut le 8 février 1904 l'attaque par surprise de PORT-ARTHUR.

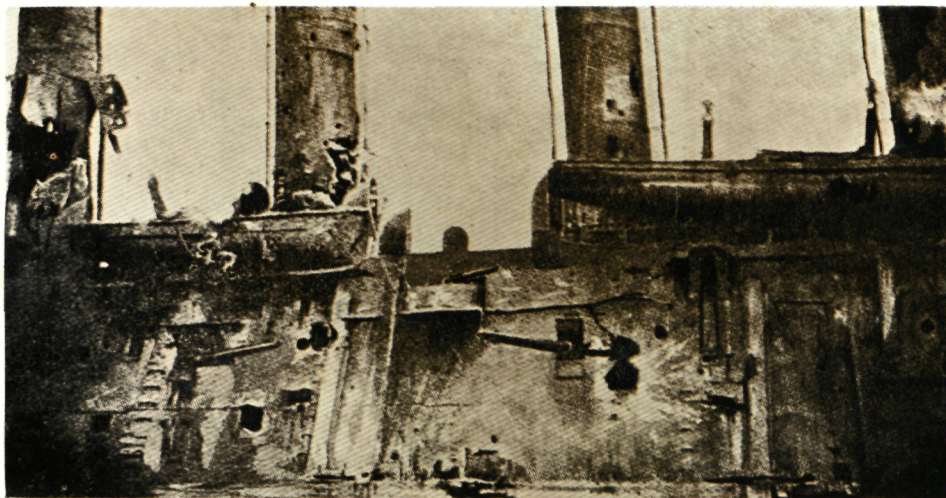
Le JAPON s'était imposé les sacrifices financiers nécessaires pour se doter d'une puissante flotte moderne. Quel usage allait-il faire de ce magnifique outil au cours de la guerre qu'il venait de déclencher ? Nous allons parcourir rapidement les différentes phases de ces conflits et essayer de dégager certaines constatations qui nous permettront de préciser quelques aspects particuliers de la conception stratégique navale japonaise.

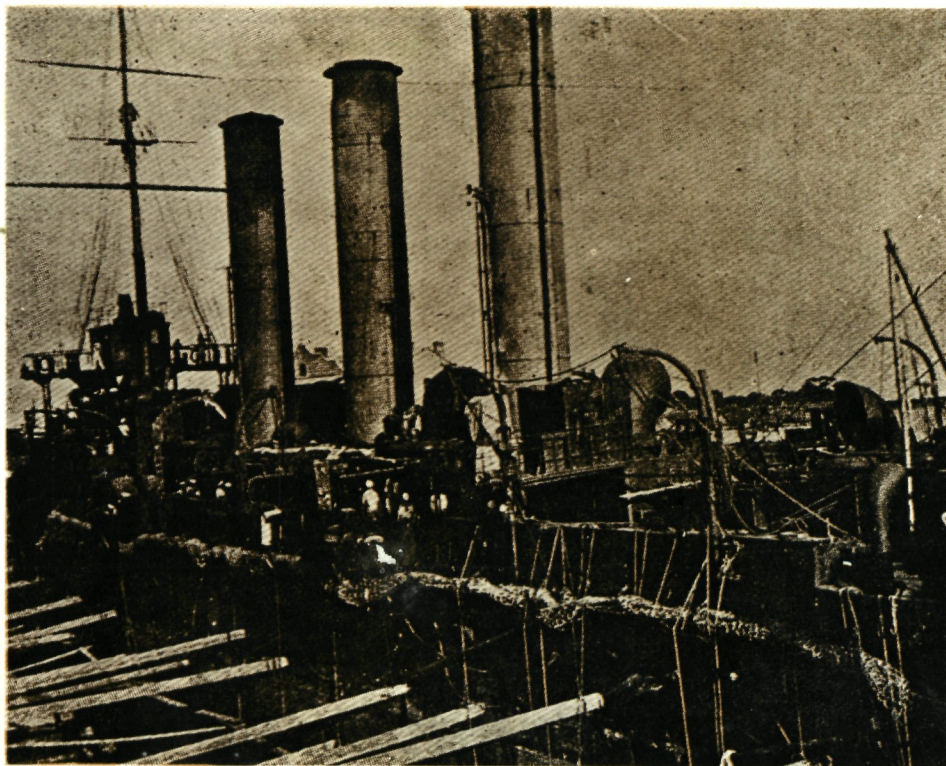
Le début des opérations

Le débarquement des forces terrestres japonaises exigeait le contrôle absolu de la Mer Jaune par la Marine afin d'assurer la protection des lignes de communications. On comprend aisément l'importance primordiale de celles-ci : en cas de rupture, la bataille terrestre était immédiatement perdue, les renforts ne pouvant plus suivre. La flotte russe de PORT-ARTHUR constituait donc une menace potentielle conséquente. Elle jouait le rôle de „flotte en vie” (fleet in being) dont MAHAN donne la définition suivante : „une flotte dont l'existence et le maintien, bien qu'inférieurs, sur un théâtre d'opérations déterminé, sont une menace perpétuelle pour les divers intérêts de l'ennemi qui est obligé de restreindre ses opérations tant que cette force n'est pas détruite ou neutralisée.” Il eut donc fallu logiquement supprimer cette menace avant de commencer les débarquements mais cette façon d'agir eut permis aux Russes de renforcer rapidement leur armée et aussi réduit les chances de réussite japonaise. C'est pourquoi le Haut Commandement des forces japonaises, décida de prendre le risque d'envoyer ses troupes, en COREE malgré la présence de l'escadre de PORT-ARTHUR. L'amiral TOGO fut chargé de neutraliser celle-ci. Tout en assurant la couverture du débarquement de la 1ère Armée près de TCHERMULPO, il concentra le gros de ses moyens devant PORT-ARTHUR et attaqua par surprise les navires de guerre russes ancrés dans la rade extérieure du port. Les avaries subies par les Russes (2 cuirassés et 1 croiseur) donnèrent aux Japonais une supériorité numérique momentanée. TOGO établit alors le blocus du port, tâche facilitée par l'attitude défensive adoptée par son adversaire. Le 8 mars l'amiral STARK fut relevé de son commandement. Son remplaçant, l'amiral MAKAROFF, forte personnalité et bon marin, s'employa à restaurer le moral et à susciter l'esprit d'agressivité parmi les équipages. L'activité déployée par celui-ci inquiéta TOGO. Pas pour longtemps cependant : au retour d'une sortie, le navire de MAKAROFF sauta sur une mine et l'amiral fut tué. Son successeur l'amiral WHITEFT se cantonna dans la défensive. Afin de rendre le blocus plus efficace TOGO installa une base avancée aux îles ELLIOT.

Lors du débarquement de la IIe Armée dans la baie de YEN-TAI au cours de la première quinzaine de mai, il essaya d'obstruer la sortie du port en coulant des bateaux marchands dans la passe navigable, mais en vain. Le tir précis des batteries côtières et la crainte des torpilleurs russes l'empêchèrent d'approcher suffisamment près pour lui permettre de tirer sur les navires adverses ; or il ne voulait à aucun prix risquer la perte de ses bâtiments lourds d'autant plus que pendant le mois de mai deux de ses cuirassés avaient sauté sur des mines. Entretemps l'Etat-Major japonais apprenant la formation à LIBAU

Le "ROSSIYA" après la bataille de Tsushima





Le "ASKOLD" à Shangai

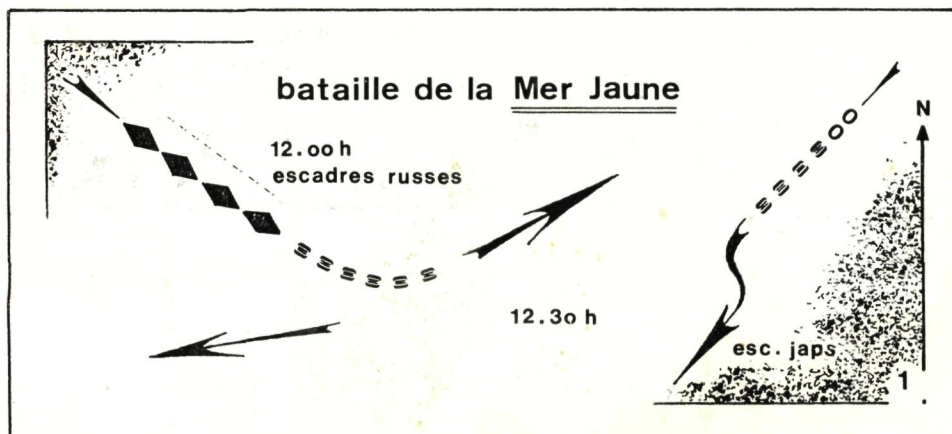
(BALTIQUE) d'une 2e Escadre du Pacifique destinée à venir renforcer la première, décida d'accélérer la prise de PORT-ARTHUR afin de détruire les navires russes avant l'arrivée des renforts. La IIIe Armée fut débarquée dans le LIAO-TOUNG à YEN-TAI et à TALIEN-WAN.

La bataille de la Mer Jaune (10 août)

Dans le but de sauver les bâtiments en position plus qu'inconfortable, le vice-roi ALEXIEFF, responsable des possessions russes en EXTREME-ORIENT, ordonna à l'amiral WHITEFT de tenter une sortie et de rallier VLADIVOSTOK. Cette base lui assurerait une meilleure protection et l'assurance de recevoir des approvisionnements. Beaucoup plus difficile à surveiller, elle permettrait aux Russes de faire des incursions contre les lignes de communications japonaises. Après pas mal de tergiversations, WHITEFT n'étant pas d'accord sur l'utilité d'un tel mouvement, ce dernier reçut l'ordre de quitter PORT-ARTHUR le 10 août pour rejoindre VLADIVOSTOK. L'appareillage se fit de jour, la hauteur de la marée limitant le choix du moment le plus favorable. L'escadre russe se composant de 6 cuirassés et de 4 croiseurs en ligne de file à tribord, et de 8 contre-torpilleurs en ligne de file à babord, mit le cap au S.E. TOGO averti par radio dès le début des préparatifs de WHITEFT, apparemment des îles ELLIOT avec 4 cuirassés et 2 croiseurs-cuirassés (1ère Escadre) et fit prévenir par radio les autres escadres de la flotte combinée. TOGO, en état d'infériorité manifeste ne pouvait espérer qu'amuser les Russes, jusqu'à ce que toutes ses forces navales l'aient rejoint, et les obliger alors à accepter un combat inégal. Vers 12H00 WHITEFT apercevant la 1ère Escadre sur son babord, abattit sur la gauche pour essayer de se dérober, reprenant progressivement son ancienne route à mesure que les Japonais

s'éloignaient (fig. 1). TOGO manœuvra pour se tenir à distance des Russes sur une route parallèle à la leur. Les deux Escadres échangèrent des coups de canon à 11.000 m. mais sans résultat (fig. 2). La 1ère Escadre rompit le contact par un virement de bord de 180° et s'éloigna de la flotte russe, sans toutefois la perdre de vue, pour permettre à la 11e Escadre (1 croiseur-cuirassé et 3 croiseurs légers) de la rejoindre. Celle-ci se plaça en ligne de file derrière la première. Les 2 escadres réunies forcèrent alors la vapeur pour rattraper l'ennemi. Dans le groupe de WHITEFT, pendant le déroulement de cette première phase, la division des croiseurs s'était placée en ligne de file à babord des cuirassés. Les Japonais ayant une vitesse supérieure gagnèrent peu à peu du terrain et vinrent se placer à tribord des Russes sur une ligne parallèle aux leurs à une distance de 7.300 mètres. Ils ouvrirent le feu sur les deux derniers cuirassés pour finalement le concentrer sur le navire-amiral. Cette fois TOGO a la supériorité car les croiseurs déployés à babord des cuirassés ne peuvent faire usage de leurs canons.

Le combat resta indécis ; des deux côtés on concentra les tirs sur le navire-amiral mais sans grand dommage, les artilleurs russes manquant d'entraînement, les Japonais n'employant que très peu d'obus à rupture. Mais la chance sourit aux Japonais ; un obus détruisit la timonerie du navire-amiral mettant hors de service la commande à distance de l'appareil de gouverne. La barre bloquée à babord, le navire abattit sur la gauche provoquant le désordre dans la ligne des croiseurs (fig. 3). L'amiral WHITEFT avait été tué au cours de l'action, mais le changement de commandement ne put être signalé. La confusion devint de plus en plus grande et ce fut la fuite générale vers PORT-ARTHUR. TOGO essaya d'achever le navire-amiral, mais devant l'attitude menaçante des contre-torpilleurs il abandonna sa proie. A la tombée de la nuit la poursuite fut abandonnée, les torpilleurs prirent la relève sans grand succès.



Pendant tout le combat, TOGO a agi avec une extrême prudence et n'a engagé aucune action décisive : tirs à très grande distance, fin de l'engagement avant de l'avoir poussé jusqu'au terme final, la destruction de l'adversaire. Forcer l'Escadre russe à retourner à PORT-ARTHUR semble avoir été son seul et unique but. Il ne pouvait certes engager ses bâtiments à la légère et devait les ménager pour affronter dans les meilleures conditions possible la 2e Escadre du Pacifique. Le 14 août l'amiral KAMIMURA accrocha, avec sa 11e Escadre (4 croiseurs-cuirassés) les trois croiseurs de la division de VLADIVOSTOK. Il coula un croiseur russe mais agit avec la même prudence que TOGO. Ici également, la poursuite cessa dès le coucher du soleil. Ce qui restait de l'Escadre de PORT-ARTHUR avait abandonné tout espoir de tenter une nouvelle sortie, elle ne constituait même plus une menace pour les lignes de communications navales japonaises. Une grande partie des équipages et de l'armement furent débarqués pour participer à la défense du port. La prise d'une colline de 203 m. par l'armée japonaise permit d'installer un poste d'observation d'où les tirs contre les navires bloqués furent dirigés efficacement. PORT-ARTHUR

capitula le 2 janvier 1905, les bateaux survivants se sabordèrent. TOGO renvoya ses bâtiments au JAPON où les arsenaux travaillèrent nuit et jour pour les réparer le plus rapidement possible. Après un repos mérité, les équipages reprirent l'entraînement intensif. Bateaux et hommes devaient affronter la 2de Escadre russe avec le maximum de chances de succès.

La bataille de TSUSHIMA

Après un long périple de 7 mois, la 2de Escadre du PACIFIQUE, sous les ordres de l'amiral RODJESTVENSKY arriva le long des côtes d'INDOCHINE (ANNAM) où la 3e Escadre de l'amiral NEBOGATOFF, envoyé en renfort, la rejoignit. La flotte russe formait un ensemble hétérogène de bâtiments neufs et anciens ayant des vitesses et des qualités manœuvrières différentes. Les équipages n'avaient pas d'expérience au combat, quant à leur moral, la chaleur tropicale, les mauvaises nouvelles, la propagande subversive même, l'avaient profondément atteint. A efficacité égale, elle était inférieure à celle de TOGO qui possédait l'avantage de la vitesse et la supériorité en artillerie. Trois routes s'offraient à RODJESTVENSKY pour atteindre VLADIVOSTOK but final de son voyage : le détroit de COREE, le détroit de TSUGARU et celui de SOYA. Le premier offrait l'avantage d'être le chemin le plus court mais comportait la presque certitude d'une rencontre avec la Flotte combinée japonaise ; les deux autres allongeaient la route d'environ 1.000 miles.

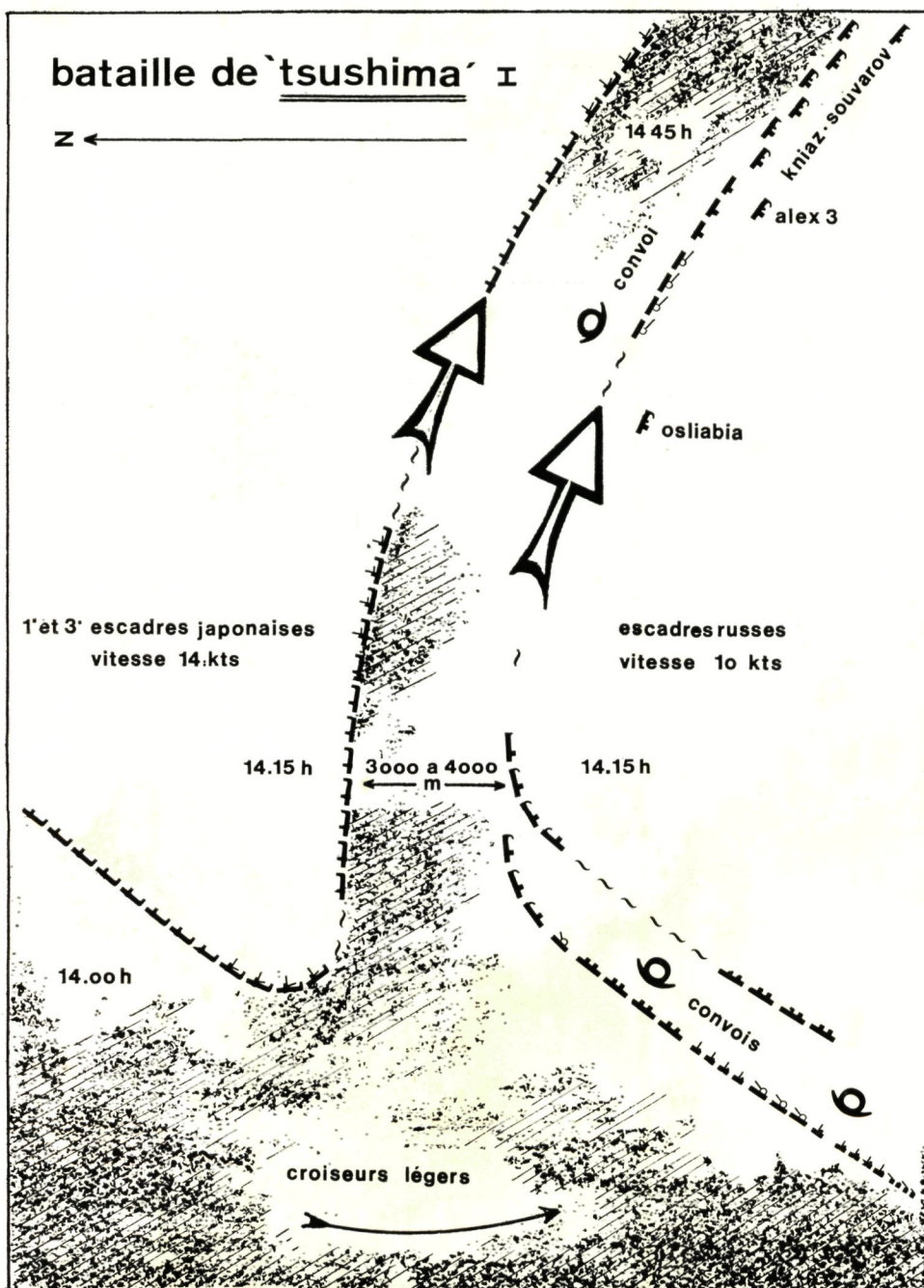
Etant donné l'état de ses équipages et de ses navires RODJESTVENSKY choisit de passer par le détroit de COREE.

L'amiral TOGO suivit avec intérêt la progression de la flotte russe ; après mûres réflexions il décida de concentrer ses escadres en position d'attente dans le détroit de COREE à proximité de ses bases. Afin de prévenir les risques d'une mauvaise appréciation de la situation, il fit établir des lignes de surveillance ainsi qu'un cordon de poste de guet côtiers. Ceux-ci devaient lui permettre en cas de besoin de réajuster son dispositif à temps et d'intercepter de toute façon la flotte russe avant VLADIVOSTOK. Ayant prévu la bataille pour le 26 mai TOGO avait disposé en conséquence ses différentes escadres. La 1ère Escadre (4 cuirassés et 2 croiseurs-cuirassés, amiral TOGO) et la IIIe Escadre (6 croiseurs-cuirassés, amiral KAMIMURA) étaient au mouillage sur la côte coréenne dans la baie de CHIKAI (au sud de FOUSAN) ; douze croiseurs légers patrouillaient dans le détroit tandis que deux lignes de croiseurs auxiliaires couvraient les approches éloignées (lignes de surveillance).

RODJESTVENSKY réduisit sa vitesse de façon à passer de jour dans le détroit, tant il avait peur des destroyers japonais. L'escadre russe se présenta le 27 mai à l'entrée du canal sud de COREE, sur deux colonnes ; la colonne de tribord comprenait 4 cuirassés récents (KNAZ, SOUVAROV, ALEXANDRE III, BORODINO et l'OBEL) et était commandée par RODJESTVENSKY ; la colonne de gauche comptait elle, 12 bâtiments de types les plus variés (1 croiseur-cuirassé récent l'OSLIABIA, 3 cuirassés anciens, 3 garde-côtes, 2 croiseurs légers). Les navires auxiliaires protégés par des contre-torpilleurs suivaient à distance. L'augmentation soudaine du trafic radio fit vite comprendre à RODJESTVENSKY qu'il avait été repéré. Prévenu par les navires placés en ligne de surveillance de la composition et de la disposition de la flotte russe, TOGO appareilla avec les Ie et IIe Escadres pour se poster au nord de l'île KOTSU tandis que les croiseurs légers se portaient en reconnaissance à la rencontre de l'escadre russe et la suivaient à distance tout en maintenant le contact car la visibilité était mauvaise. La mer était si grosse que l'amiral envoya les torpilleurs et les contre-torpilleurs se mettre à l'abri ; deux divisions ne reçurent pas l'ordre et accompagnèrent les croiseurs. Lorsque TOGO aperçut RODJESTVENSKY, les Ie et IIe Escadres, en ligne de file, firent route au S.W. comme s'ils avaient l'intention de défilé à contrebord de la flotte russe. Soudain les Japonais abattirent sur babord manœuvrant de façon à couper la route des deux colonnes russes et concentrèrent leurs feux sur les deux premiers navires (l'OSLIABIA et le KNAZ-SOUVAROV). Ceux-ci se portèrent sur tribord, suivis par leur formation respective et essayèrent de former une seule ligne de file. Les combattants se retrouvèrent alors sur deux lignes parallèles à une distance de 4.000 m., cap à l'EST (fig. 1). Mais alors que les Japonais étaient en formation serrée, les Russes qui avaient manœuvré sous le feu de l'ennemi, présentaient un grand désordre. L'OSLIABIA gravement touché, dut quitter la formation et coula en chavirant. Les Japonais essayèrent, grâce à leur vitesse supérieure, de déborder la ligne russe par

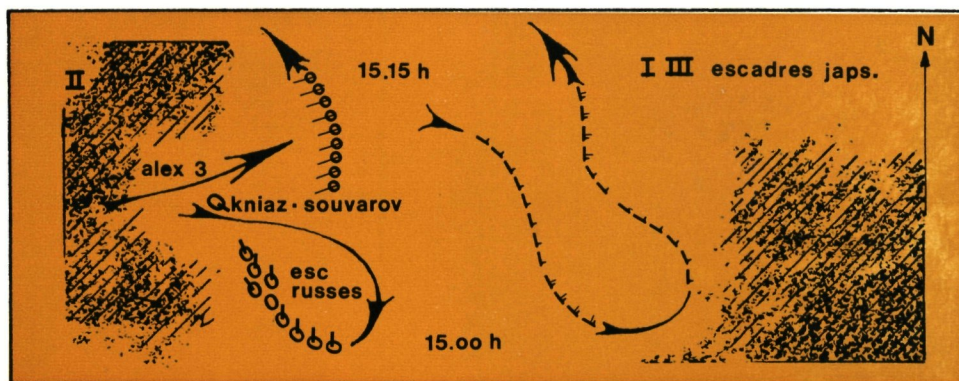
bataille de 'tsushima' I

z ←

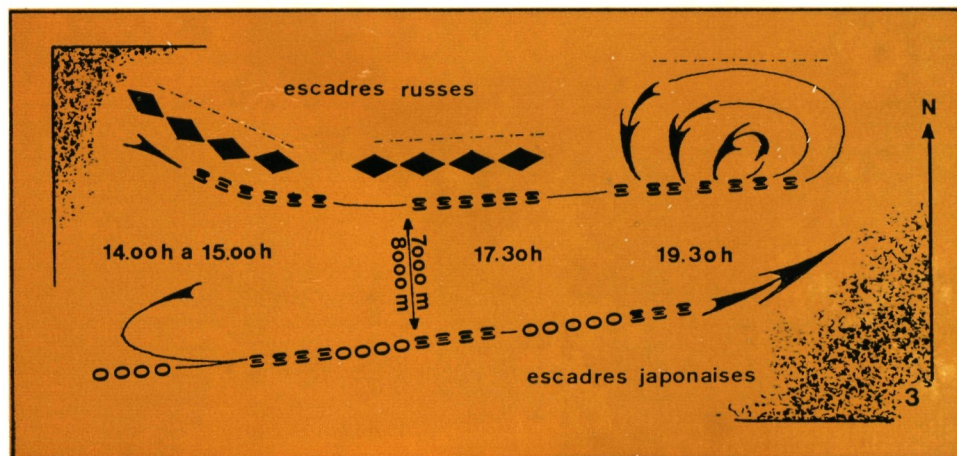


l'avant. Celle-ci abattit sur tribord, les deux lignes décrivirent ainsi des cercles concentriques à une distance variant entre 3.000 et 4.000 m. Etant donné les différentes longueurs des deux lignes, les Japonais étaient avantagés, ils ne subissaient le tir que d'une partie de l'escadre ennemie. Deux cuirassés, le KNIJAZ-SOUVAROV et son matelot d'arrière l'ALEXANDRE III, gravement touchés tombèrent en dehors de la ligne. Le sort de la bataille était joué, trois des plus puissants vaisseaux russes étaient hors de combat.

L'escadre russe n'avait plus d'autre ressource que de se dérober. Vers 15H00, alors que les deux lignes étaient au S.E., profitant d'un banc de brume, le BORODINO, qui avait pris le commandement, vint sur la droite jusqu'au nord (fig. 2). TOGO les aperçut malheureusement dans une éclaircie et manœuvra sa ligne pour se trouver parallèlement à la leur. Il essaya à nouveau de déborder les Russes qui abattirent vers babord (voir fig. 3). Le

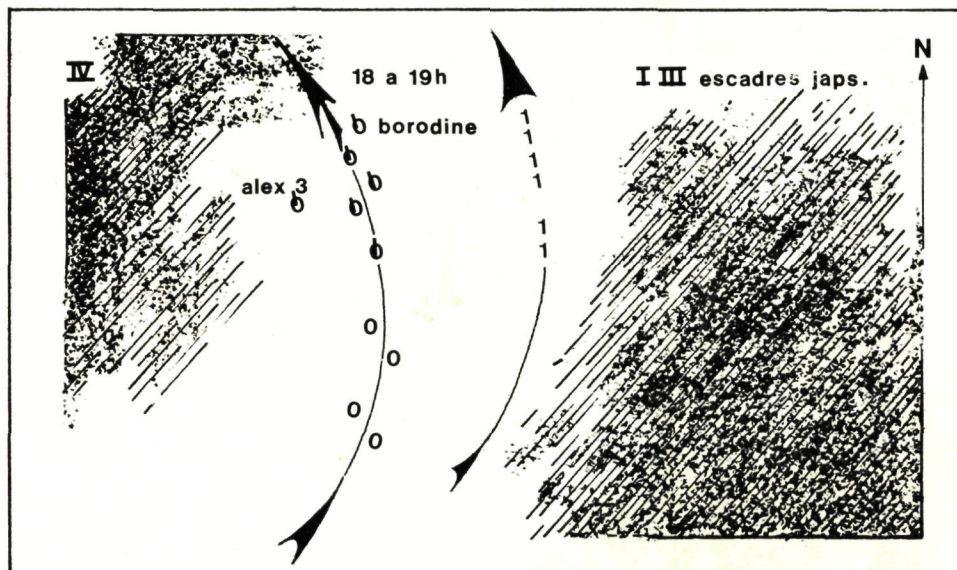


combat diminua en intensité, la visibilité devenant de plus en plus mauvaise ; l'Escadre russe n'était plus alors qu'un troupeau sans ordre. Elle essaya de se dérober en venant à l'EST et cette fois TOGO perdit sa trace. La IIIe Escadre (KAMIMURA) continua sa route vers le S.E. en direction des croiseurs tandis que la 1e Escadre monta vers le NORD et reprit contact avec les navires russes qui s'enfuyaient en désordre, cap au N.E. L'ALEXANDRE III, qui ayant effectué des réparations de fortune, avait rejoint la ligne, la quitta cette fois définitivement et coula en chavirant ; le BORODINO subit, le même sort tandis que le



KNIAZ-SOUVAROV, qui se maintenait péniblement à flot fut torpillé et envoyé par le fond. Les croiseurs japonais prirent position par le travers des navires auxiliaires. Les croiseurs russes qui se trouvaient en fin de colonne leur étaient supérieurs et auraient pu les engager ; ils préférèrent cependant garder leur place dans la ligne. Les croiseurs japonais avaient de ce fait toute liberté pour attaquer les navires auxiliaires.

RODJESTVENSKY, blessé pendant le combat, avait perdu quatre de ses plus puissantes unités. A la fin de la journée, l'OBEL était gravement avarié. TOGO cessa la poursuite, cédant la place à 20 contre-torpilleurs et 64 torpilleurs. Il donna rendez-vous à ses différentes escadres pour le lendemain aux environs de l'île MATSU-SHIMA. La reddition de l'amiral NEBOGATOFF le 28 mai termina la bataille de TSUSHIMA.



Le bilan de cette bataille décisive montre mieux que ne peuvent le faire les meilleurs commentaires, l'écrasante victoire obtenue par les Japonais. Le bulletin de victoire s'établit comme suit : 20 bâtiments coulés, 6 amarines, 6 désarmés dans des ports neutres, 2 coulés ou perdus en se sauvant. Trois navires seulement arrivèrent à VLADIVOSTOK : 1 croiseur et 2 contre-torpilleurs. Les Japonais n'avaient eux, perdu que 3 torpilleurs. Si les Russes affrontèrent la Flotte combinée dans des conditions matérielles très défavorables, leur anéantissement est surtout dû à la supériorité du commandement et des équipages de leur adversaire.

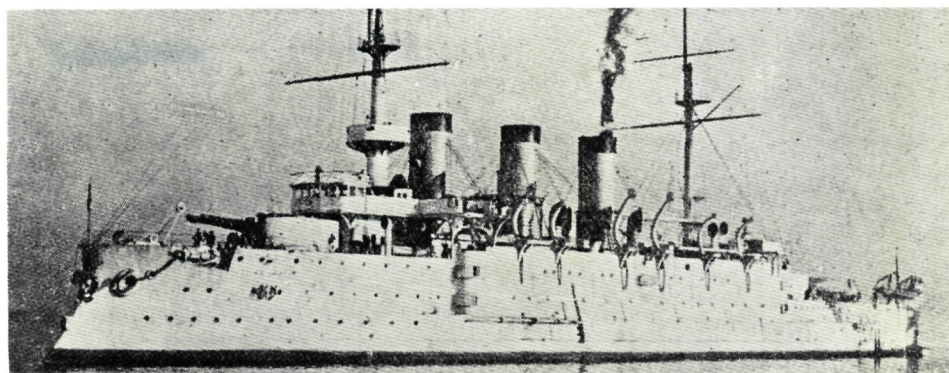
Le Traité de PORTSMOUTH

L'offre de médiation du Président ROOSEVELT fut acceptée avec joie par les deux parties. Elle devait aboutir au Traité de PORTSMOUTH par lequel le Japon obtenait entre autres le protectorat sur la COREE, la presqu'île du LIAO-TOUNG, et un partage d'influence en MANDCHOURIE. Cette guerre achevait, par un triomphe, la formation du JAPON moderne.

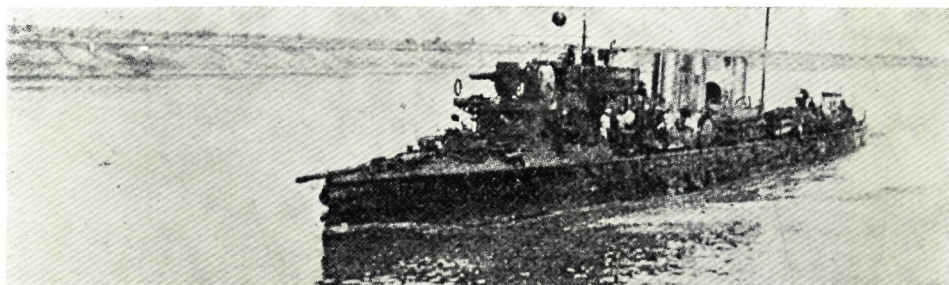
CONSTATATIONS

Après avoir survolé très rapidement les événements de la guerre russo-japonaise, les constatations qui suivent nous semblent devoir être relevées avec l'espoir qu'elles nous aideront à mieux comprendre la stratégie navale japonaise :

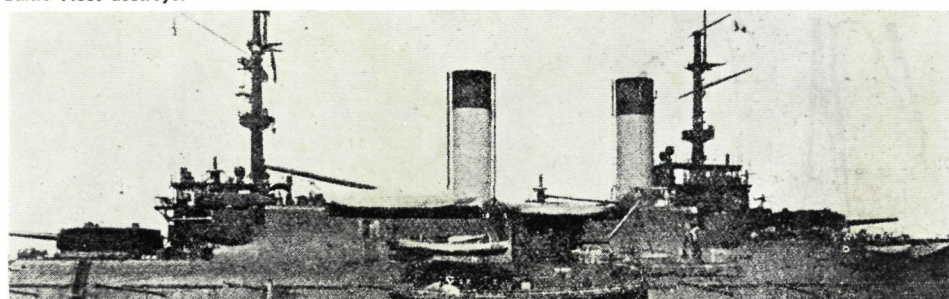
1. Le JAPON mène une guerre limitée dans son objectif, seule la COREE et la MANDCHOURIE ont pour lui de l'importance. Sa situation financière et la puissance terrestre de son adversaire auraient rendu insensé tout objectif plus ambitieux. La COREE a d'ailleurs toujours joué un rôle considérable dans l'histoire du JAPON.



POBIEDA

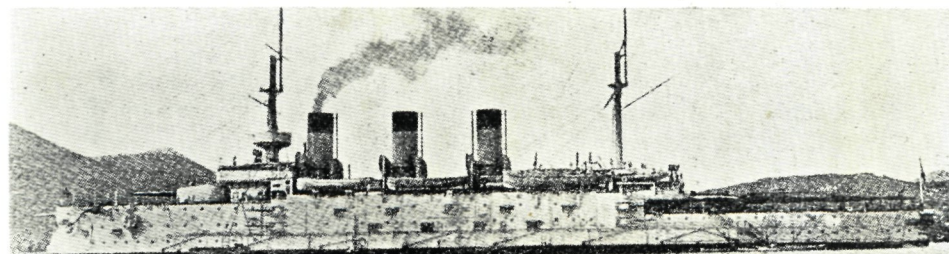


Baltic Fleet destroyer



en haut : OREL

en bas : OSLYABYA



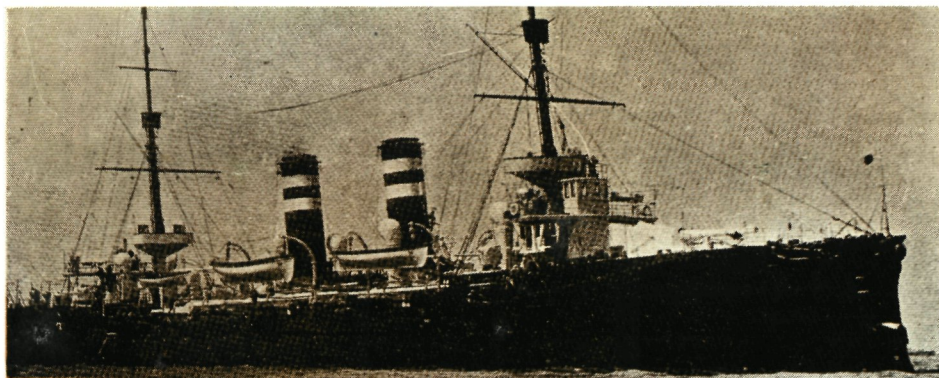
2. Toutes les opérations menées par la marine n'ont qu'un seul but, servir l'armée en assurant le transport de ses troupes et en protégeant les lignes de communications maritimes nécessaires à leur approvisionnement. TSUSHIMA représente plus qu'une victoire navale, c'est aussi la victoire des troupes japonaises en MANDCHOURIE.
3. L'action de la flotte semble se limiter à écarter toute menace contre les mouvements des transports de troupe. Le 8 février TOGO établit le blocus de l'escadre russe à PORT-ARTHUR. Son but était de l'empêcher de quitter PORT-ARTHUR de manière à permettre de transporter sans encombre, les armées japonaises sur le continent. Lors de la bataille de la Mer Jaune (10 août), TOGO ayant obligé l'escadre de WHITEFT à rebrousser chemin, n'exploite pas sa victoire, et abandonne la poursuite avec ses gros bâtiments dès la tombée de la nuit. KAMIMURA agit de même le 14 août après sa rencontre avec la division de VLADIVOSTOK.
4. Les Japonais n'exposent leurs navires que dans la stricte limite des résultats à atteindre. L'action des cuirassés et des croiseurs-cuirassés contre PORT-ARTHUR se limite souvent à un défilé devant le port dans le but de démoraliser les assiégés. On préfère sacrifier quelques milliers d'hommes pour s'emparer du port plutôt que de hâter sa reddition par une attaque de la flotte par le front de mer. Le 10 août TOGO restera prudemment à bonne distance des canons de WHITEFT. Commentant dans son livre „La lutte pour l'empire de la mer” la bataille du 10 août, DAVELUY dira de TOGO : „Il s'enferme dans une formule : ne pas s'approcher de l'ennemi”.
5. TOGO n'essaie pas de surprendre l'escadre de RODJESVENSKY le long des côtes d'ANNAM avant l'arrivée de NEBOGATOFF ni d'intercepter la flotte russe pendant son approche du détroit de COREE laissant ainsi à RODJESVENSKY liberté de manœuvre jusqu'au 27 mai.
6. L'armée de terre et la marine travaillent en étroite collaboration. L'intervention de la IIIe Armée à PORT-ARTHUR, se justifie surtout par le souci de détruire les navires russes avant que les renforts n'arrivent. En fait la direction de la guerre a été confiée à un seul GQG composé pour moitié de militaires et de marins. Cette collaboration se retrouve à tous les échelons. C'est le GQG, par exemple qui décide du programme de réparations des navires ; la couverture des troupes qui progressent le long des côtes est assurée par la marine.

L'impression générale qui se dégage de ces constatations est que pendant la guerre russo-japonaise (1904-1905) les Japonais ne se sont pas toujours comportés en disciples fervents des conceptions occidentales en matière de guerre navale. Mais en fait ce que nous essayons de dégager est la conception japonaise de la stratégie navale. Nous ne pouvons donc pas juger les événements à la lumière des principes occidentaux car si nous n'y prenons garde cette manière de raisonner nous conduira à des méprises.

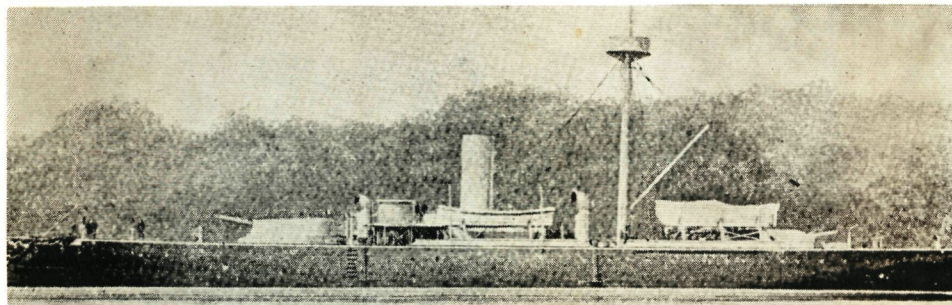
STRATEGIE NAVALE JAPONAISE

Aspects particuliers de la pensée navale japonaise

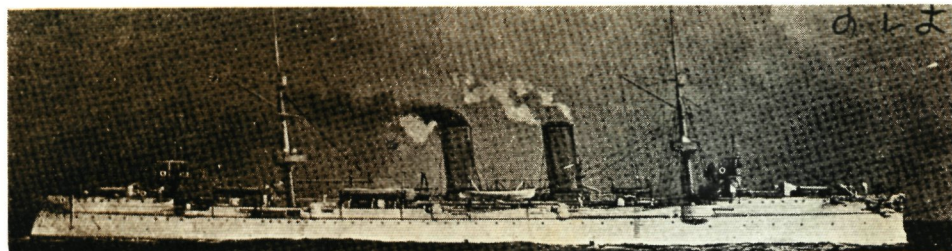
L'aspect particulier principal de la stratégie navale japonaise, duquel découlent la plupart des autres, est le statut de la Marine au sein de l'Armée. Toute son activité est dictée par des soucis d'ordre militaire terrestre, on ne peut la considérer comme une Force indépendante mais plutôt comme une composante de la puissance militaire terrestre. Dans le livre „Makers of Modern Strategy” Alexandre KIRALFY, montrant comment la pensée navale s'est adaptée à la mentalité („Spirit”) de la nation et aux caractéristiques géographiques de l'EXTREME-ORIENT, fait ressortir cette particularité. Jusqu'en 1868 le système féodal s'était maintenu au JAPON : or la base de ce système étaient l'organisation militaire, la pensée japonaise s'orienta donc tout naturellement vers la terre et non vers la mer. Depuis l'antiquité d'ailleurs l'art militaire a été considéré comme le plus honorable de tous. D'autre part la situation géographique du JAPON, (groupe d'îles tournées vers le vaste continent asiatique, peuplées de nations militairement faibles), devait après deux siècles d'isolationnisme provoquer la tentation d'agressions maritimes aisées. Les services demandés à la flotte seront donc le transport de troupes et leur protection pendant la traversée.



TAKASAGO

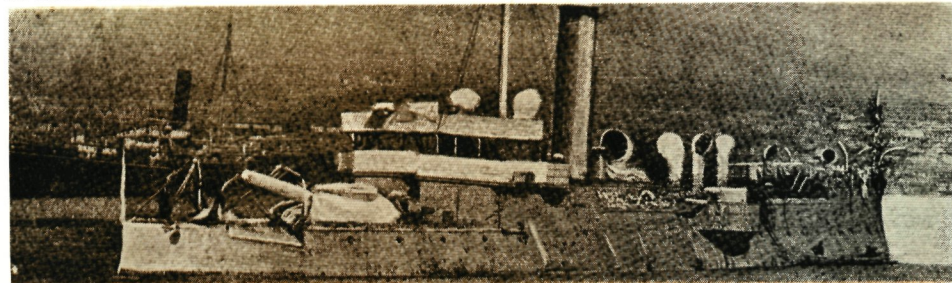


SAI-YEN



en haut : YOSHINO

en bas : HEI-YEN



La notion de maîtrise de la mer sera dès lors tout autre qu'en Occident où la marine de guerre s'est développée autour de la tendance à protéger la flotte de commerce ; on ne pensait pas à une situation locale mais à la possibilité de garder ouverte les voies de communications maritimes, dans le sens le plus large, et de les interdire à l'ennemi. Pour les Japonais la maîtrise de la mer se limite à éloigner l'adversaire de ses lignes de communications maritimes afin que ses transports de troupes puissent naviguer en toute liberté. Le choix de canons à tir rapide ainsi que l'emploi d'obus à grande capacité d'explosif d'une extrême sensibilité, est guidé surtout par le souci de provoquer le plus de dégâts possible pour tenir l'ennemi éloigné de la route des transports de troupes. Le but ultime n'est pas la destruction de la flotte adverse mais la protection de l'Armée. L'idée d'exterminer l'adversaire sur mer est étrangère à la pensée japonaise. TSUSHIMA n'est pas l'exception qui confirme la règle, il apparaît d'un rapport de TOGO que son intention initiale était de harceler l'escadre russe et non de l'anéantir ; il attribue le résultat obtenu à l'aide divine qui a permis à ses hommes de se battre si courageusement.

L'amiral TOGO appliquera ce que l'on pourrait appeler „La théorie du risque minimum” : ne pas affaiblir sa flotte en face d'un ennemi qui pourrait devenir plus puissant „L'expérience de TOGO lui montrait qu'en vue de futurs combats, il devait éviter les pertes encore plus sérieuses qui pourraient résulter de la poursuite du combat. Plusieurs mois seraient nécessaires pour réparer les dommages” (1). La vitesse est une des principales caractéristiques des bâtiments japonais, elle permet de frapper vite et de rompre le combat s'il devient trop inégal.

Un autre aspect de la pensée navale japonaise est l'emploi géographiquement limité de la flotte. Cette caractéristique découle du fait de sa participation à des opérations terrestres toujours limitées dans leurs objectifs, mais elle n'est peut-être pas étrangère au manque de curiosité des Japonais pour les régions situées en-dehors de leur zone d'influence, tendance que deux siècles d'isolationnisme n'ont pu qu'accentuer. Dans son rapport à l'Empereur, après la bataille de TSUSHIMA, TOGO justifie son dispositif de manœuvre en ces termes : „Lorsque la 1ère partie de la flotte ennemie fit son apparition dans les mers du SUD, nos escadres, ... adoptèrent comme ligne de conduite de l'attendre et de la combattre dans nos eaux territoriales, en conséquence nous avons concentré nos forces dans le détroit de COREE et nous y avons attendu son arrivée dans le NORD”.

Il nous faut enfin mentionner une caractéristique qui ne ressort pas de nos constatations parce que tous les aspects de cette guerre n'ont pas été envisagés : cette caractéristique est le manque d'intérêt pour la marine marchande. La guerre de course ou guerre au commerce n'est certainement pas une théorie japonaise. Le JAPON ne possède d'ailleurs pas de flotte marchande importante. Ils ne s'inquiéteront du trafic marchand russe vers VLADIVOSTOK qu'après la chute de PORT ARTHUR.

Cependant si les Japonais ont sur la stratégie navale une optique assez particulière, ils n'ont pas pour autant négligé d'observer les marines occidentales. L'œuvre de MAHAN, ayant été traduite en japonais, TOGO avait certainement étudié les principes de stratégies de l'amiral américain, qu'il avait adaptés à sa propre conception de la guerre sur mer.

Mise en œuvre de la flotte japonaise

Le souci d'assurer d'abord la maîtrise sur mer, au sens japonais du terme, avait été sa première préoccupation. Préoccupation d'autant plus grande que le désir d'empêcher les Russes de renforcer leur armée allait obliger les Japonais à débarquer leurs premières troupes avant que la flotte russe ne soit neutralisée. C'est pourquoi TOGO attaqua la flotte de PORT ARTHUR sans déclaration de guerre préalable, misant sur le facteur surprise afin d'atteindre plus sûrement son but. Pour réaliser cette opération il concentra tous ses moyens contre l'Escadre la plus puissante mais aussi la plus dangereuse pour la sécurité des lignes de communications maritimes japonaises. Il négligea momentanément, la division de VLADIVOSTOK, courant le risque de perdre quelques navires marchands. Les Japonais prirent en fait d'énormes risques mais les dieux leur furent favorables. Le blocus de PORT-ARTHUR établi, TOGO installa son QG aux îles ELLIOT, transformées en base avancée, tandis que KAMIMURA, se posta avec son escadre de croiseurs-cuirassés dans le détroit de COREE près de TSUSHIMA. Cette position lui permettait d'appuyer rapidement

en cas de besoin l'escadre des cuirassés, mais aussi d'intercepter les navires russes ayant réussi à forcer le blocus. Les deux escadres japonaises occupaient par rapport à PORT-ARTHUR et à VLADIVOSTOK des positions intérieures facilitant la réunion de leurs forces et permettant d'empêcher celle des forces russes.

Du détroit de COREE, KAMIMURA, assurait en outre la protection de la ligne de communication JAPON-îles ELLIOT, contre l'action des croiseurs de VLADIVOSTOK. Le détroit de COREE, passage obligé des transports constituait en effet pour ceux-ci l'endroit le plus dangereux de leur traversée. L'amiral TOGO eut la sagesse de laisser suffisamment d'initiative à KAMIMURA lequel en usa de façon judicieuse aux moments critiques.

Les Japonais montrèrent un esprit offensif, selon propre conception, pendant toutes les opérations. MAHAN a voulu voir dans le dispositif adopté par TOGO, à la bataille de TSUSHIMA, une attitude essentiellement défensive ; outre le fait, qu'elle peut s'expliquer en tenant compte de la mentalité japonaise, CASTEX a, me semble-t-il, mieux interprété la situation en la qualifiant d'offensive à caractère géographique. Signalons, pour terminer, le mérite de TOGO d'avoir su conduire avec fermeté ces opérations, concentrant toute sa volonté vers son unique but, malgré certains moments de doute et d'anxiété notamment avant la bataille de TSUSHIMA lorsque par manque de renseignements, il ignorait la position de la flotte russe.

Les résultats obtenus, confirment l'excellence de ce principe de NAPOLEON „Le caractère exclusif du but est le secret des grands succès”.

CONCLUSIONS

Cette victoire du JAPON contre une nation blanche allait avoir un profond retentissement sur le continent asiatique. Elle avait été acquise grâce à la mise en œuvre d'un matériel moderne par un personnel entraîné dont le moral était au zénith. Il convient par souci d'honnêteté intellectuelle, de préciser que l'attitude de son adversaire avait grandement facilité cette réussite. Celui-ci s'était cantonné dans la défensive à outrance ; en mer il subit, sans réagir les attaques de TOGO et de KAMIMURA. Il importe aussi de remarquer que, dans toutes leurs opérations, la chance (les dieux) a constamment souri aux Japonais.

Après 1905, le JAPON est donc promu au rang, de grande puissance avec laquelle les nations blanches allaient devoir compter lors du règlement de leurs différends en EXTREME-ORIENT. Les résultats obtenus lors des guerres contre la CHINE et contre la RUSSIE, ne pouvaient que convaincre la marine japonaise de la justesse de ses conceptions stratégiques, et la confirmer dans l'idée que les dieux la protégeaient. L'histoire avait-elle bien préparé les Japonais à affronter les conflits inévitables, qui allaient surgir avec les nations Occidentales, s'ils continuaient leur politique d'expansion ? La seconde guerre mondiale fera apparaître les faiblesses de la stratégie navale japonaise face à un adversaire puissant et organisé, sachant manier sa flotte.

BIBLIOGRAPHIE.

- BUSSEMAKER TH. „De Japanse Vlootstrategie” Marine Blad N° 1, 1963.
CASTEX „Théories stratégiques” Tomes I, II, IV et V. Société d'éditions géographiques, Maritimes et coloniales 1937.
CRABBE „La bataille de Tsushima” Revue générale Belge juin 1955.
DAVELUY R. „La lutte pour l'empire de la mer” Librairie maritime et coloniale 1906.
DERONDE „Voorlopige handleiding maritieme visie - Tome IV - 1951.
EARLE E.M. „Makers of Modern Strategie” Princeton University Press 7th édition, 1961.
KLAVER J. „Het begrip Zeemacht in de Japanse geschiedenis” Marine Blad N° 7, 1961.
LOPELMAN J. „Heikachito TOGO” Marine Rundschau N° 3, 1966.
MAHAN A.T. „Stratégie Navale” Librairie Militaire Universelle, 1923.
PFEIL R.V. und KLEIN-ELLGUTH „Ce que disent les Japonais de leurs succès maritimes”, 1911.
POTTER E.B. „The United States and World sea power”, 1956.
TOGO H. „La bataille de Tsushima”, 1905.
TRAMOND Jt et REUSSNER A. „Elements d'histoire maritime et coloniale contemporaine (1815-1914). Société d'Editions géographiques, Maritimes et coloniales, 1947.



maritiem panorama

la vie maritime

Deze tweede bijdrage tot ons maritiem panorama 1970 brengt een beknopt overzicht van de statistieken betreffende de activiteiten van onze zeehavens tijdens het afgelopen jaar.

henri rogie

LA PECHE MARITIME

En 1969, 369 navires ont pratiqué la pêche maritime en Belgique. Ils ont acheminé dans nos ports pour quelque 830 millions de francs de poisson, ce qui, par rapport à 1968, représente une augmentation d'environ 15 millions.

La répartition de notre flottille de pêche par port se présentait comme suit :

	Unités	Naufages	Mises en service	Age moyen	Puissance moyenne
Ostende	152	4	4	20 ans	342 CV
Zeebrugge	153	2	6	14 ans	207 CV
Nieuport	52	2	4	21 ans	172 CV
Escaut	12	0	0	—	—

L'apport en poisson, qui atteignit un chiffre record, est réparti comme suit :

	Valeur totale	% du total national	Comparaison 1968
Oostende	471 millions	56,6 %	+ 17 millions
Zeebrugge	312 millions	38,2 %	— 3 millions
Nieuport	45 millions	5,2 %	+ 1 million

La palme revient, sans conteste, au port de pêche ostendais et ceci grâce au caractère polyvalent de sa flottille et au marché qu'il est parvenu à s'appropriier en France. De l'avis des milieux intéressés, les perspectives seraient des plus encourageantes.

ZEEBRUGGE

1. Zeescheepvaart.

	Aantal + vergelijking '68	B.N.T. + vergelijking '68
Totaal		
aangekomen zeeschepen	4.436 (+ 236)	11.765.704 (+ 41 %)
Ferry-schepen	2.081 (+ 41)	4.233.977 (+ 17 %)
Containerschepen	564 (+ 19)	1.516.101 (+ 49 %)
Tankschepen	485 (— 84)	4.195.412 (+ 89 %)
Andere	1.306 (+ 137)	1.820.214 (+ 21 %)

2. Passagiers en Voertuigen (ingescheept en ontscheept).

	1969	1968	Vergelijking
Passagiers	392.553	264.380	+ 48 %
Voertuigen	131.201	103.516	+ 26 %

3. Binnenscheepvaart (aangekomen en vertrokken).

	Aantal	Metrieke tonnemaat	Lading mt.
1969	3.100	1.265.776	529.230
1968	2.884	1.234.700	498.785

4. Algemene goederentrafiek (in ton).

	Invoer	Uitvoer	Totaal
1969	8.410.122	1.116.213	9.526.335
1968	5.358.259	940.720	6.298.979



De dynamische havenpolitiek die sinds de laatste jaren te Zeebrugge wordt gevoerd, levert wel degelijk resultaten op. De aangehaalde statistieken bewijzen overduidelijk dat 1969 op alle gebieden een nieuw recordjaar werd.

Opvallend is de vooruitgang van de container- en passagierstrafiek, de spectaculaire aangroei in tonnemaat van de binnengelopen petroleumtankers alsook de indrukwekkende stijging van het algemeen goederenverkeer dat de 10 miljoen ton benadert.

De uitbreiding van deze trafieken wordt het best geïllustreerd door het aandeel van de ruwe aardolie en de containergoederen in de algemene goederenbeweging. Voor de invoer staat de ruwe aardolie op de 1ste plaats en vertegenwoordigt 65 % van de totale goederen-omzet. Wat de uitvoer betreft, bekleden de containergoederen de eerste plaats en vertegenwoordigen reeds 28 % van de globale export. In absolute cijfers is de containerverhandeling bijna verdrievoudigd t.o.v. 1968 !

Zeebrugge heeft ongetwijfeld de wind in de zeilen. Zijn uitbouw tot diepzeehaven is meer dan een noodzaak, wat sommige chauvinistische dorpspolitiekers er ook van denken.

GENT

1. Zeescheepvaart.

Totaal	Aantal + vergelijking '68	n.M.t. + vergelijking '68
aangekomen zeeschepen	3.254 (+ 839)	5.024.968 (+ 219 %)
Per binnengevaren zeeschip bedroeg de gemiddelde tonnemaat 1.544 n.M.t. tegenover 652 n.M.t. in 1968, hetzij een vermeerdering van 137 %.		

2. Binnenscheepvaart (1/1 - 31/10/69) In- en uitgeklaard.

	Aantal geladen	Metrieke tonnemaat	Lading mt.
1969	16.792	11.541.919	9.865.244
Tijdens de eerste tien maanden van 1969 noteerde men een globale trafiekvermeerdering van 343.356 mt. (+ 3,61 %).			

3. Internationale goederenbeweging.

Bij het ter perse gaan van deze bijdrage waren alleen de statistieken voor het eerste halfjaar gepubliceerd. De trafiekaangroei bedroeg voor deze periode 58,95 % t.o.v. het jaar 1968. Voor het jaar 1969 mag het internationaal goederenverkeer op 20 miljoen mt. worden geraamd, tegenover 12.587.719 mt. in 1968.

Ook voor de haven van de Arteveldestad betekenen deze cijfers een recordjaar. Sinds de inhuldiging van de nieuwe zeeluis te Terneuzen op 19 december 1968 is de trafiek op het verbrede zeekanaal in stijgende lijn verlopen. De globale tonnemaat is in 1969 meer dan verdubbeld ! Ook de tonnage per eenheid groeide gestadig aan. Erts- en tankschepen van nagenoeg 40.000 dwt voeren geregeld de haven binnen.

Terwijl Zeebrugge sinds 1968 in hoofdzaak een petroleum- en containerhaven geworden is, blijft de Gentse haven een typische industriële haven, die grondstoffen aanvoert en afgewerkte produkten exporteert. Het gemis aan continuïteit in de trafiek laat zich echter steeds sterk gevoelen. Inderdaad, het aantal ledige schepen dat de haven binnen- en buitenvaart, is in verhouding het grootst van onze vier zeehavens.

Het is duidelijk dat Gent een bloeiperiode tegemoet gaat. In het raam van een verantwoorde havenpolitiek past het dan ook de Gentse haven door middel van een nieuwe vaarweg met de zee te verbinden, gelet vooral op de rendabiliteit van het maritieme staalbedrijf Sidmar.

OOSTENDE

1. Zeescheepvaart (handelshaven).

Totaal	Aantal + vergelijking '68	n.M.t. + vergelijking '68
aangekomen zeeschepen	1.668 (+ 104)	687.182 (+ 7 %)
Per binnengevaren zeeschip bedroeg de gemiddelde tonnemaat 411 n.M.t. tegenover 409 n.M.t. in 1968.		

2. Passagiers en voertuigen (passagiershaven - ingescheept en ontscheept).

	1969	1968	Vergelijking
Passagiers	1.960.390	1.979.652	— 0,9 %
Voertuigen	220.548	237.985	— 7,3 %

3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren).

	Aantal	Lading in ton
1969	893	99.908
1968	865	99.484

4. Algemene goederentrafiek (handelshaven - in ton).

	Invoer	Uitvoer	Totaal
1969	650.127	172.733	824.860
1968	572.346	176.157	748.503

De statistieken voor de handelshaven van Oostende - stukgoederenhaven bij uitstek - wijzen helaas op een duidelijke stagnatie in de trafiek. Zowel voor wat betreft de globale tonnemaat der binnengelopen handelsschepen als voor de binnenscheepvaart en de algemene goederenbeweging is de vooruitgang weinig opvallend. Ook te Oostende laat het gebrek aan continuïteit in de trafiek zich sterk gevoelen: 66 % der koopvaardijsschepen voeren ledig de haven uit in het voorbije jaar.

De uitbouw van Oostende tot snelhaven voor stukgoederenverkeer, zoals voorzien in het vijfjarenplan 1967-72, verloopt jammerlijk in zeer traag tempo. Zolang de handelshaven niet over de adequate uitrusting beschikt en de toegangsweg tot de zee niet verbreed en verdiept is, zal Oostende niet in staat zijn zijn rol als transitohaven tussen Engeland en ons hinterland naar behoren te vervullen.

Het verkeer in de passagiershaven kende een lichte achteruitgang. De noodzakelijke uitbreiding van deze trafiek zal een bijzondere aandacht vergen, gelet op de steeds toeneemende concurrentie van Zeebrugge en op het succes van de nieuwe hovercraftdiensten tussen Kales en Engeland.

ANTWERPEN

1. Zeescheepvaart.

	Aantal + vergelijking '68	B.N.T. + vergelijking '68
Totaal		
aangekomen zeeschepen	17.885 (— 47)	65.523.537 (+ 6,6 %)
Tankschepen	1.708 (+ 50)	14.395.000 (+ 8,1 %)
Er bestaan geen afzonderlijke statistieken voor wat betreft het aantal aangekomen containerschepen.		

2. Containertrafiek.

	Aantal verscheepte containers (geladen)	Nettogewicht der containergoederen
1969	100.442	1.195.576 ton
1968	57.457	604.682 ton

3. Binnenscheepvaart (in mt).

	Aanvoer	Afvoer	Totaal
1969	13.103.000	20.734.000	33.837.000
1968	14.465.000	21.944.000	36.409.000

4. Goederentrafiek ter zee (in ton).

	Invoer	Uitvoer	Totaal
1968	48.524.000	23.909.000	72.433.000

Voor 1969 bedraagt de voorlopige raming 74 miljoen ton, hetzij een aangroei van circa 2 % t.o.v. 1968.

Zowel voor wat betreft de globale tonnemaat der aangekomen zeeschepen als voor de algemene goederentrafiek ter zee betekent 1969 een recordjaar voor de Antwerpse haven. Niettemin stelt men vast dat zowel de toename van de gezamenlijke tonnemaat als deze van het goederenverkeer in verhouding de laagste zijn van onze vier zeehavens. Eindcijfers ontbreken nog om een vergelijking te maken met het aangroeiritme van de zeven grootste Europese havens. Voor 1968 bedroeg de trafiektoename van deze havens 12 t.h. Antwerpen bekleedde alsdan de derde plaats na Duinkerke en Rotterdam.

Indien de algemene haventrafiek in het voorbije jaar een zekere stagnatie kende, boekte de Antwerpse containertrafik evenwel een aanzienlijke vooruitgang. Het nettogewicht der verscheepte containergoederen bedroeg 1.195.576 ton, hetzij het dubbel t.o.v. 1968. Ter vergelijking verscheepte Zeebrugge 820.784 ton containergoederen, hetzij drie maal meer dan in 1968.

Wat betreft de aanvoer van ruwe aardolie kunnen we eveneens een interessante vergelijking maken tussen Antwerpen en Zeebrugge. In 1969 bedroeg het aandeel der tankschepen in de globale tonnemaat der aangekomen zeeschepen 21 % te Antwerpen en 35 % te Zeebrugge. De tonnagevermeerdering was respectievelijk 8,1 % en 89 % ten opzichte van 1968.

Antwerpen blijft veruit onze grootste nationale haven. Inderdaad, ten opzichte van de trafiek der drie andere zeehavens samen, ontving Antwerpen twee maal zoveel zeeschepen, boekte een globale tonnemaat die meer dan het dubbel bedroeg en nam voor zijn deel een goederenverhandeling die drie maal groter is.

Vergelijkende tabel.

Aangekomen handelsschepen

	Antwerpen	Zeebrugge	Gent	Oostende
— Aandeel in nationale trafiek 1969	69 %	13 %	12 %	6 %
— Toename t.o.v. 1968	— 0,2 %	+ 5,6 %	+ 34 %	+ 6,6 %
— Gem. tonnage per schip	3.663 n.M.t.	2.747 n.M.t.	1.544 n.M.t.	411 n.M.t.

Globale tonnemaat

— Aandeel in nationale trafiek 1969	82 %	11 %	6 %	1 %
— Toename t.o.v. 1968	+ 6,6 %	+ 41 %	+ 219 %	+ 7 %

Aangroei van de goederenverhandeling in 1969

+ 2 % (raming)	+ 51 %	+ 58 % (raming)	+ 12 %
----------------	--------	-----------------	--------

Containertrafik

— Aandeel in nationale trafiek 1969	59 %	41 %	—	—
— Toename t.o.v. 1968	× 2	× 3		

Petroleumtrafik

— Aandeel in globale tonnemaat van de haventrafiek	21 %	54 %	Geen statistieken	
— Toename t.o.v. 1968	+ 8,1 %	+ 89 %	id.	

LE TRAFIC FLUVIAL

Le trafic total écoulé par l'ensemble des canaux régis par l'office de la navigation a atteint en 1969 le chiffre record de 2.626,6 millions de tonnes-kilomètres, dépassant ainsi de 4,75 % le trafic de 1968.

Le canal Albert et le canal de Lanaye ont assuré en 1969 87,3 % de ce trafic, soit 955 millions de t-km dans le sens Anvers-Liège et 1.311.000 millions de t-km dans le sens inverse.

LES ACTIVITES DE NOS CHANTIERS NAVALS

S.A. Cockerill Yards Hoboken.

1. Navires de mer lancés en 1969.

Durant l'année 1969, 7 navires de mer, totalisant un port en lourd de 100.700 tonnes, furent lancés aux chantiers navals de Hoboken. En 1968, on procéda au lancement de 3 unités d'un tonnage global de 63.000 tdw. Voici le détail pour l'année écoulée :

Montfort	C.M.B.	Belgique	15.000
Mosa Pijade	Jadranska Slobodna Plovidba	Yougoslavie	14.000
Sibenik	id.	id.	14.000
Marko Oresković	id.	id.	14.000
Matija Ivanic	id.	id.	14.000
Promina	id.	id.	14.000
Arya Naz	Arya National Shipping Lines	Iran	15.700

2. Navires en construction et en commande.

Au 31 décembre 1969, le carnet des commandes de la S.A. Cockerill Yards totalisait un tonnage de 294.200 tdw pour 13 unités de types divers. En voici l'énumération :

- 2 navires du type „Unity” de 14.000 tdw pour la Yougoslavie.
- 6 cargos de 15.700 tdw commandés par l'Iran.
- 1 containership de 22.800 tdw pour la S.A. Container Marine Belgium.
- 2 bulkcarriers pour véhicules de 31.600 tdw pour la S.A. Wallenius Belgium.
- 2 lash carriers de 43.000 tdw pour la Holland America Line.

S.A. BOELWERF TEMSE

1. Navires de mer lancés en 1969.

Cinq unités, totalisant un port en lourd de 111.000 tonnes, furent lancées au cours de l'année 1969 aux chantiers Boel de Tamise. En voici les caractéristiques :

- Le „Belval”. Cargo de 20.000 tdw.
- Le „Chertal”. Cargo de 20.000 tdw.
- Le „E.R. Scaldia”. Bulkcarrier de 40.000 tdw.
- Le „Solt Norress”. Products carrier de 17.500 tdw.
- Le „Zeebrugge”. Barge de mer de 13.500 tdw.

2. Navires en construction et en commande.

Au 31 décembre 1969, 5 navires de mer d'un tonnage global de 55.955 tonneaux bruts étaient en construction aux chantiers de Tamise. En outre, les commandes en carnet atteignaient à cette date 265.505 tonneaux bruts pour 17 unités de types divers. Ainsi, le tonnage global des commandes s'élevait à 534.500 tonnes de port en lourd (321.460 Gr. tons). En voici le détail :

- 2 bulkcarriers de 20.000 tdw.
- 2 bulkcarriers de 29.000 tdw.
- 1 bulkcarrier de 65.000 tdw.
- 4 barges de 13.500 tdw.
- 4 chemical tankers de 17.500 tdw.
- 3 chemical tankers de 24.000 tdw.
- 4 products carriers de 31.500 tdw.
- 2 products carriers de 25.000 tdw.

H.R.
28-2-1970.





MARINE NATIONALE

I. daneels Un prédécesseur du „Terrible”

Le sous-marin „Le Terrible” est déjà le onzième bâtiment à porter ce nom à la Marine Nationale. Le dernier en date était un frère du „Malin”, que nous avons tous connu à Brest. Ce contre-torpilleur de 3.200 tonnes en pleine charge (1931-1961), construit à Caen et armé à Lorient, qui, au cours de ses essais, battit le record mondial de vitesse des bâtiments de sa catégorie, réalisait sur la base des Glénans, 45,02 nœuds de moyenne, pour une puissance de 100.000 CV, le 30 janvier 1935. Affecté à la 10e division de contre-torpilleurs, il effectua de nombreuses opérations pendant la guerre 1939-1949; présent à Mers-el-Kebir, lors de l'attaque du 3 juillet 1940, il put sortir de la rade et rejoindre Toulon. Il participa au débarquement de Provence le 15 août 1944, en particulier en opérant près du Cap Saint-Tropez où il tira 120 coups de canon de 138 sur les batteries côtières.

Le „Terrible”

Au moment où la France met à l'eau son deuxième sous-marin atomique, le temps n'est plus au gros bataillon; deux ou trois bâtiments de ce type suffiront à dissuader tout agresseur.

Le „Terrible” et ses successeurs étant des navires, ils seront montés par des marins et appartiendront à la Marine. La Marine nationale devient donc, et de beaucoup, la plus puissante et la seule efficace des 3 armées. Les deux autres, Terre et Air, n'ont qu'un rôle d'appoint pour „figurer” le travail.

Mais, tout en détenant l'arme décisive, la Marine ne sera renforcée ni sur mer, ni sous la mer. Car, on ne saurait trop le répéter, le sous-marin lanceur d'engins est une rampe de lancement mobile et secrète contre la terre. Il ne peut être d'aucun secours dans les missions traditionnelles de la Marine, qui restent inchan-

gées. Tout au contraire, elle alourdit ses charges. C'est à elle qu'incombe de construire et d'entretenir, dans ses arsenaux, le „Terrible” et ses congénères, de préparer leurs doubles équipages et de les protéger contre d'éventuels agresseurs, soit à l'entrée et à la sortie de leur base, soit lorsqu'ils seront, pendant des mois en plongée dans les sites de lancement qui leur seront assignés.

La Marine, détentrice et responsable de l'arme suprême, devait donc retrouver son autonomie, cesser d'être le satellite de l'Armée de Terre pour prendre la première place dans la Défense Nationale.

De Frans - Nederlandse grens

Ja, Frankrijk heeft een gemeenschappelijke grens met Nederland, een grens zonder tol of identiteitscontrole, maar dan moet je eerst naar Sint-Maarten gaan. Dit eiland ligt halverwege tussen Guadeloupe en Porto-Rico, en heeft een zonderlinge geschiedenis.

In 1638 werd het bezet door de Spanjaarden. Tien jaar later lieten ze er negen krijgsgevangenen achter, vier Fransen en vijf Nederlanders, die besloten het eiland op sportieve wijze te verdelen. De beste hardlopers uit iedere groep stelden zich rug aan rug op het strand en de grens zou een lijn zijn uit dit punt naar het ontmoetingspunt aan de andere zijde van het eiland. De Fransman liep het hardst; zo werd het noordelijk deel van het eiland Frans en zo luidt de legende van Sint-Maarten.

Vrij vertaald naar La Berthaudière.

Evolution des différentes catégories de navires de combat

A l'occasion de la parution en librairie de l'édition 1970 des „Flottes de Combat” de Henri Le Masson, le Bulletin d'Information de la Marine Nationale propose à ses

lecteurs un „Panorama” prospectif des différentes catégories des bâtiments de combat.

Porte - avions

Il est toujours le bâtiment de combat polyvalent par excellence ; pour peu qu'on lui donne des avions convenables, il jouera son rôle aussi bien dans la dissuasion nucléaire et dans l'intervention tactique nucléaire que dans la guerre limitée aux armements classiques où il interviendra :

- en appui des opérations à terre,
- contre tous les types de bâtiments de surface,
- dans la lutte anti-sous-marine.

Remarquons en passant qu'il est l'ennemi le plus dangereux aujourd'hui des vedettes et demain des hydroptères lance-missiles qui constituent un sérieux danger nouveau. In de komende jaren, met de ontwikkeling van vliegtuigen die vertikaal kunnen opstijgen en landen (V/STOL) en de toestellen met veranderlijke draagvlakken zullen de vliegkampschepen die thans te licht of te oud zijn geworden om moderne jachtvliegtuigen aan boord te nemen, opnieuw in belangrijkheid toenemen.

Drie grote branden resp. aan boord van de „Forrestal”, „Franklin Roosevelt” en „Oriskany” hebben de kwetsbaarheid van de super-vliegkampschepen in het daglicht gesteld. De verbouwing van de sproei-inrichting om een nieuw blusmiddel, „licht water” genoemd, te verdelen in de hangar, op het vliegdek en rond het eiland, moet dergelijke branden voorkomen.

Porte - hélicoptères

Les progrès de l'hélicoptère sont tels que le Porte-Hélicoptères se présente comme un remplaçant peu coûteux du Porte-Avions chaque fois que l'on croit pouvoir agir sans une forte opposition aérienne. Il sert en lutte A.S.M. ou pour précéder ou appuyer le débarquement de l'Armée de Terre. Lui aussi se présente comme un dangereux ennemi des vedettes lance-missiles et serait sans doute considérablement valorisé par la mise en service d'avions V/STOL dont le HARRIER britannique est un précurseur déjà utilisable en théorie (quoiqu'avec un faible rendement).

Kruisers en grote fregatten (1)

Deze gevechtseenheden van 6 tot 10.000 ton, bijna alle uitgerust met telegeleide tuigen, beschikken over een grote vuurkracht zowel tegen zee-, of luchtdoelen als

tegen onderzeeboten. De benaming **kruiser** wijst doorgaans op grotere eenheden met een grotere actieradius, meer commandomogelijkheden, en die beter de vijandelijke slagen kunnen opvangen. Ze hebben bijna altijd helikopters aan boord, maar de onderzeebootwapens vallen lichter uit.

Telegeleide tuigen tegen zeedoel werden het eerst geplaatst aan boord van de russische kruisers en fregatten ; ze worden nu geplaatst op alle nieuw gebouwde schepen.

Croiseurs ou grandes fré gates (1)

Ce sont des bâtiments de 6 à 10.000 T, de plus en plus équipés de missiles, disposant d'un fort armement antiaérien et de moyens A.S.M. plus ou moins développés. Le terme Croiseur implique en général un bâtiment plus grand, ayant plus d'endurance, plus de moyens de commandement, et une certaine faculté d'encaisser les coups de l'ennemi ; il a presque toujours des hélicoptères embarqués à demeure, mais ses moyens A.S.M. sont souvent sacrifiés. Des missiles mer-mer ont été installés d'abord sur les Croiseurs et Frégates russes ; ils font maintenant leur apparition sur la plupart des bâtiments en construction.

(1) - le terme Frégate ayant un sens différent selon les pays, nous distinguerons ici les grandes Frégates (Frégates américaines) et les Frégates légères (Frégates des autres pays européens).

Escorteurs et destroyers - corvettes Françaises

Ce sont des bâtiments plus petits, surtout armés contre les sous-marins, et généralement limités contre avions à l'auto-défense. Si l'on ne veut pas que cette auto-défense reste symbolique il faut y installer des engins mer-air et des radars à haute performance, donc accepter un accroissement de déplacement qui atteint souvent alors 4 à 6000 T.

Avisos en lichte fregatten

De „kustfregatten” werken onder de „bescherming” van de luchtmacht. Deze vaartuigen van 600 tot 1.200 ton zijn relatief goedkoop, ze beschikken over beperkt lucht-doelgeschut, hebben doorgaans één rompsonar en onderzeebootwapens met kleine draagwijdte. Ze blijven evenwel doeltreffend mits over een groot aantal dergelijke fregatten te beschikken.

Avisos - petites corvettes étrangères

Ce sont des bâtiments côtiers, destinés à opérer sous le „parapluie” de l'Armée de l'Air. En se contenant d'une D.C.A. symbolique et d'un armement A.S.M. limité à un seul sonar et à une arme à courte portée, on peut construire des bâtiments de 6 à 1200 T peu coûteux et qui restent efficaces dans toutes les besognes défensives, à condition de les multiplier.

Bâtiment de débarquement

Il en est de 2 types :

Des bâtiments capables de faire côte (de „beacher”) pour déposer à terre des chars et du matériel roulant. Baptisés en FRANCE B.D.C. (Bâtiments de Débarquement de chars), ils sont les successeurs des L.S.T. de la guerre. Les Américains les construisent beaucoup plus grands (7 à 8000 T) et plus rapides (17 à 20 n.) ; ils ne sont pas imités par les marines moins riches : celles-ci hésitent à perdre un bâtiment si important dans un beaching audacieux et ne disposent pas des coûteux engins amphibies qui multiplient l'efficacité du L.S.T. Le porte-chaland équipé d'un radier que l'on fait communiquer avec la mer pour faire flotter les chalands. La Marine Française a construit 2 de ces T.C.D. (Transports de Chalands de Débarquement) qui rendent les plus grands services dans le Pacifique, surtout quand on les équipe de quelques hélicoptères.

Les Américains vont tirer le maximum de cette formule avec la construction de L.H.A. de 40.000 T qui seront à la fois porte-chalands et Porte-Hélicoptères, capables de mettre à terre dans les délais les plus rapides un millier de „Marines” avec tout leur soutien de matériel lourd.

Motortorpedoboten en glijboten

De klassieke motortorpedoboot wordt stil aan vervangen door een vedette met telegeleide tuigen die veel doeltreffender zijn. Die tuigen hebben een draagwijdte van 10 tot 20 mijl (2 - 3.000 m. voor een torpedo). De vedette blijft dus ver buiten het bereik van vijandelijk artillerievuur, en zelfs van vele vijandelijke tuigen. De Russen gaven hier een voorbeeld dat door vele kleine marines gretig wordt opgevolgd.

De glijboten, m.a.w. vaartuigen die bij toenemende snelheid uit het water komen en op draagvleugels rusten, brengen een nieuwe vooruitgang.

Albanië heeft reeds dergelijke glijboten, die nochtans niet bruikbaar zijn bij slecht weder. Het nieuwere type heeft een automatische stabilisatie. De US Navy heeft thans twee kanonneerboden van 60 ton, waarvan de zeewaardigheid veel beter is dan deze van de MTB's van 150 tot 300 ton. In de komende 3 tot 4 jaar zullen dus glijboten ontworpen worden die zelfs 's winters 3 op de 4 dagen zullen kunnen uitvaren.

Sous-marins

Ils sont de 3 types :

Le Sous-Marin nucléaire lance-engins (sous-entendu lance engins stratégiques) est un croiseur sous-marin capable de rester 3 mois en attente en plongée, prêt à lancer à chaque instant de gros engins thermonucléaires ; son rôle est uniquement de dissuader par la menace de représailles ; Le Sous-Marin nucléaire de combat, beaucoup plus petit et maniable, armé de torpilles ou de petits missiles à courte portée, se substitue au sous-marin classique dans toutes ses missions (lutte contre les bâtiments de guerre ou de commerce, contre sous-marins et bâtiments de surface, missions discrètes de surveillance ou de reconnaissance, de mouillage de mines ou de transport d'agents). Son efficacité s'est considérablement accrue parce qu'il n'est plus tributaire d'une batterie d'accumulateurs déchargée en quelques heures surtout s'il effectue des pointes de vitesse à 15 ou 20 n. Le Sous-Marin nucléaire soutient 30 n. sans peine pendant plusieurs jours : il peut se permettre de rattraper n'importe quelle proie et, surtout, lorsqu'il est attaqué, conserve toutes ses chances d'échapper à ses poursuivants ;

Le Sous-Marin classique à propulsion diesel-électrique est évidemment très inférieur au précédent, mais il est actuellement encore beaucoup moins coûteux et demeure rentable toutes les fois qu'on pourra l'employer pas trop loin de ses bases ou dans des zones où l'adversaire ne dispose pas d'une trop forte aviation A.S.M.

Article retenu du B.I., n° 43.





TOESTAND OP DE VOORAVOND VAN DE GEBEURTENISSEN

De Japanse vloedgolf bij Midway ingedijkt.

Een succesvolle campagne bracht Japan op zes maand tijd in het bezit van Guam, Wake, Hong Kong, Maleisië, Singapore, de Filippijnen, Borneo, Celebes, de Molukken, Sumatra, Bali, Timor, een groot deel van Nieuw Guinea, Nieuw Bretagne, Nieuw Ierland, de Bismarck- en Salomonseilanden. Maar de mislukking, opgelopen bij Midway, waarbij zij hun overmacht aan vliegdekschepen en zestig tot zeventig procent van hun beste piloten kwijtspeelden, bracht het Keizerlijk Hoofdkwartier tot het stopzetten van het offensief dat nog voorzag in de verovering van Nieuw Caledonië, Fidji en Samoa.

De voorrang werd nu gegeven aan de verdediging van de veroverde perimeter. Vooreerst moesten de geallieerden uit Nieuw Guinea verdreven worden. Port Moresby, nog steeds door de troepen van generaal Mac Arthur bezet, werd als objectief gesteld voor het leger dat op de oostkust, te Buna, landde. De operaties beloofden moeilijk te worden omdat die troepen de jungle van de Stanleybergen moesten overschrijden. De flank van de aanval zou gedekt worden door een vliegveld dat op Guadalcanal zou worden aangelegd.

De geallieerden willen de overwinning van Midway uitbaten.

Het gevecht bij Midway is het keerpunt geweest van de oorlog in de Stille Oceaan. Het initiatief van de operaties wordt de Japanners uit de handen genomen. In diezelfde periode zal de industriële capaciteit van de Verenigde Staten, die ondertussen op gang was gekomen qua oorlogsproductie, het vertrouwen terugschenken aan de Westerse democratieën. Men wil de overwinning van Midway uitbaten vanuit tweeërlei oogpunt :

1. Taktisch, door het veroveren en bezet houden van nieuwe posities ;
2. Strategisch, door verdere Japanse inspanningen te voorkomen, respectievelijk te verhinderen.

De voornaamste dreiging door Japan uitgeoefend, richtte zich op de verbindings tussen de Verenigde Staten en Australië, waarbij de Salomonseilanden deze laatste rechtstreeks

GUADALCANAL

L. LANOO



- dl. 1 -

kunnen afsnijden. Bovendien brengen de Japanse posities op Nieuw Guinea, op Nieuw Bretagne (Rabaul) en in de Salomons (Toelagi) de laatste bases die de geallieerden, ter bescherming van Australië, op de Nieuwe Hebriden en op Nieuw Caledonië bezitten, in gevaar.

Tenslotte zou Port Moresby het vertrekpunt moeten zijn voor het offensief dat Mac Arthur, ter herovering van Nieuw Guinea, wil beginnen.

Duitsland eerst !

Het overleg Groot-Brittannië - Verenigde Staten, over de wijze waarop de oorlog zou gevoerd worden („plan Rainbow” van mei 1941, de Konferentie van Washington in december 1941 en het „plan ABC-1” van 29 maart 1942), liet niets aan duidelijkheid over voor wat de prioriteit betrof van het Europese operatietheater. Het arsenaal en de manschappen van de Westerse democratieën zouden in de eerste plaats ingezet worden over de Atlantische Oceaan en rond de Middellandse Zee. De operaties in de Stille Oceaan zouden beperkt worden tot de verdediging van de posities en voor beperkte offensieven.

TEGENOVER ELKAAR STAANDE KRACHTEN

De Japanse maritieme strategie.

Japan had de oorlog ontketend om zich met geweld te verzetten tegen de Anglo-Amerikaanse boycott als reactie op de Japanse expansie in Azië en om zich de noodzakelijke grondstoffen aan te schaffen voor zijn industrie. Na Midway, zal het Japan vooral te doen zijn om die aldus bereikte, zogenaamde „Zone van gemeenschappelijke welvaart in Oost-Azië” ten alle koste te behouden.

De voornaamste tactische bedoeling van Japan zal er steeds op neerkomen de USN (1) te verleiden tot een beslissend treffen.

Kenmerkend voor de opvatting van het Japanse bevel, zowel te land als ter zee, was het vertrouwen op een vlugge en gemakkelijke overwinning op de gedegenereerde Angelsaksische wereld.

De Japanse maritieme middelen.

Vertrekkend van Truk (Carolina-eilanden) en Rabaul kunnen de Japanners de volgende strijdkrachten inzetten :

4 slagkruisers
4 vliegdekschepen met beperkte luchtsterkte
25 kruisers

80 torpedobootjagers
de Xle luchtvloot.

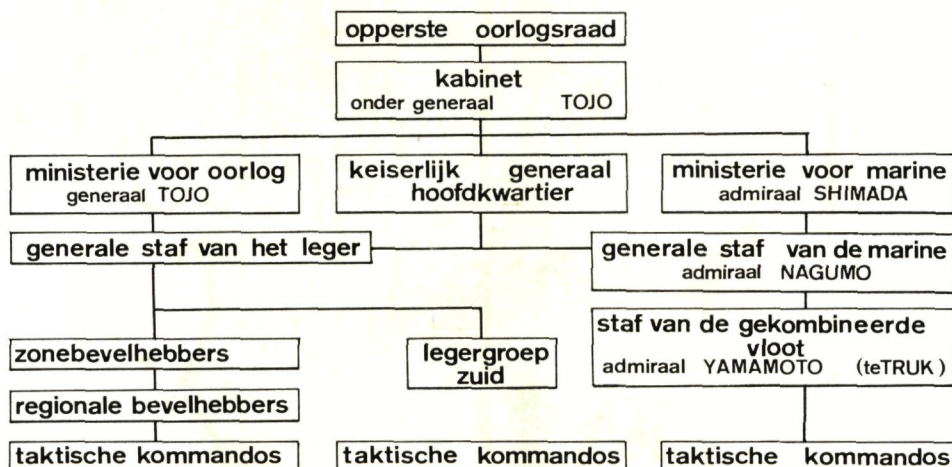
Admiraal Yamamoto wilde de „Gekombineerde Vloot” op 15 juli 1942 reorganiseren in twee groeperingen die elk 312 vliegtuigen zouden kunnen inzetten :

Ie divisie : met de vliegdekschepen Zoei - Shokakoe - Riojo

Ile divisie : met de vliegdekschepen Joenjo - Hijo en een kleiner eskortevliegdekschip ; terwijl de Zoeiho buiten rang zou geplaatst worden bij de bevelhebber van de Gekombineerde Vloot.



Kolonel Kiyone Ichiki



Adm. I. Yamamoto

Het Japanse bevel.

Het Keizerlijk Generaal Hoofdkwartier had de Generale Staf van de Marine twee taken opgelegd :

1. De marine van de verenigde Staten te vernietigen.
2. Het leger te steunen bij de verovering en de bezetting van het „Gebied van economische rijkdom in het Zuiden”.

De zeer sterke en dynamische persoonlijkheid van Yamamoto genoot het volle vertrouwen van admiraal Nagumo. Yamamoto bleef van dichtbij de operaties volgen maar kon niet altijd verhinderen dat zijn ondergeschikten teveel individualiteit aan de dag legden.

De geallieerde maritieme strategie.

De Verenigde Staten werden, dank zij de overwinning van Midway, uit hun uitsluitend verdedigende houding losgemaakt. Het herstellen van het evenwicht tussen beide aéronavale krachten en de grote dreiging uitgeoefend door Rabaul en Toelagi, gevoegd bij de mogelijkheid het initiatief van Japan over te nemen met de beperkte middelen van de „Germany first”-politiek, bracht de conceptie van een beperkt offensief in de Salomons, om aan Japan deze vitale sektor te ontfangen.

De latere strategie, waardoor admiraal Nimitz en generaal Mac Arthur met „kikvorsprongen” Japan naderden bleek toen nog niet duidelijk. Daarbij waren er grote moeilijkheden omtrent de uitgebreidheid en de autoriteit verbonden aan de onderscheiden bevelzones. De latere opvatting van autonome operatieteaters met bijhorende land-, lucht-, zee- en amfibiestrijdkrachten was evenmin reeds van toepassing.

Lt. Gen. Hojakato



De geallieerde maritieme middelen.

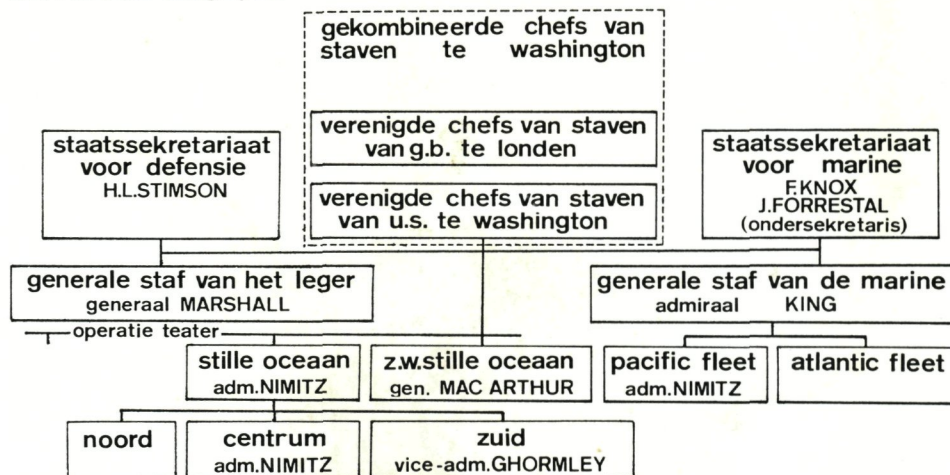
In de Stille Oceaan hebben de geallieerden de beschikking over :

3 vliegdekschepen : Saratoga - Enterprise - Wasp met samen 254 vliegtuigen, 1 slagkruiser : North Carolina, 19 kruisers USN en RAN (2) waarvan het deel RAN in Australië onder Mac Arthur is geplaatst, 47 torpedobootjagers, de 1e divisie USMC (3) onder generaal Vandergrift.

Het geallieerde bevel

De grens tussen het bevelsgebied van Mac Arthur en dit van Nimitz en Ghormley lag op de evenaar en op de meridiaan van 160 O. met een afwijking van de meridiaan naar O. toe, zodat de Salomons onder Mac Arthur kwamen. Operatie „Watchtower” voorzag echter de grens op de meridiaan van 159 O., zodat Santa Cruz, Toelagi en Guadalcanal tot het operatiegebied Zuid zouden behoren.

Het opnemen van de Gekombineerde Chefs van Staven in het bevelsorganigram is alleen ter vervollediging bedoeld. Reeds in december 1941 waren Churchill en Roosevelt overeengekomen dat de Verenigde Staten verantwoordelijk zouden zijn voor de gehele Stille Oceaan oostelijk van de Filippijnen en Australië met omliggende gebieden, verbindingen met Australië inbegrepen.



PLANNEN

Ontstaan en inhoud van de VS-plannen.

Het „plan Lone Wolf” dat voorzag in een mogelijk opnemen van het offensief in de zuidwestelijke Stille Oceaan, hield ondermeer in dat de 1e divisie USMC zich zou klaar houden om in januari 1943 ingezet te worden in de sektor Salomonseilanden - Nieuw Guinea. Op 2 juli 1942 gaven de JCS (4) de richtlijnen voor de operaties die, met ingang van 1 augustus 1942, in de zuidwestelijke Stille Oceaan moesten gevoerd worden en waarbij de volgende zendingen in volgorde van prioriteit werden opgelegd :

1. Verovering en bezetting van de eilanden Ndeni (Santa Cruz - eilanden) en Toelagi behorende tot de Salomonsgroep : Operatie „Watchtower”.
2. Verovering en bezetting van de andere eilanden van de Salomons, van Lae, Salamaua en de noordkust van Nieuw Guinea.

2. Royal Australian Navy.

3. United States Marine Corps.

4. Joint Chiefs of Staff : Verenigde Chefs van Staven van de VS. Samengesteld uit : admiraal Leahy die de president vertegenwoordigt, admiraal King (Marine), generaal Marshall (Landmacht) en generaal Arnold (Luchtmacht).

3. Verovering en bezetting van Rabaul en de nabije posities in de sektor Nieuw Guinea - Nieuw Ierland.

Deze direktieven waren het besluit van de kontroverse Ghormley - Mac Arthur, één van de vele die de generaal met de Marine zou voeren. Toelagi had steeds de prioriteit gehad in de plannen van vice-admiraal Ghormley voor een eventueel tegenoffensief. Mac Arthur hield het bij een direkte aanval op Rabaul, de sterke Japanse basis op Nieuw Bretagne. De posities van leger en marine stonden lijnrecht tegenover mekaar. Het leger stelde een soort frontale aanval voor terwijl de marine de vliegdekschepen, voornaamste offensieve macht in de Stille Oceaan, niet wilde riskeren. Bovendien eiste Mac Arthur het bevel over alle middelen en over het geheel van de akties te voeren in de zuidwestelijke Stille Oceaan; iets wat Nimitz, bekommerd om het meesterschap ter zee („Sea Power”) in de gehele Stille Oceaan, niet kon aannemen.

Admiraal King stelde dan als kompromis voor, het offensief tegen Rabaul in twee delen te splitsen:

1. Onder het bevel van een kommandant te benoemen door de bevelhebber van de Pacific Fleet: operatie „Watchtower”.

2. Onder bevel van Mac Arthur: een parallelle beweging, enerzijds langs de Salomons-eilanden en anderzijds langs de noordkust van Nieuw Guinea met uiteindelijk de verovering van Rabaul.

Ghormley moest Mac Arthur ertoe overhalen dit kompromis te aanvaarden. Het onderhoud ter zake verliep nogal gespannen en de generaal bleef bij zijn standpunt.

De gebeurtenissen volgden elkaar nu op in een snel tempo:

Admiraal Nimitz, die de besluiten van de JCS had voorzien, liet de planning voor „Watchtower” uitwerken in de eerste week van juli 1942.

Op 6 juli landden de Japanners troepen op Guadalcanal en beginnen met de aanbouw van een vliegveld (door de Amerikanen later Henderson Field gedoopt, naar een piloot die bij Midway sneuvelde). Op 9 juli, twee dagen na het onderhoud Ghormley - Mac Arthur en terwijl Fletcher, Turner en Nimitz te Pearl Harbor konfereren, ontdekte een luchtverkenning de Japanse ontscheping en de konstruktie van Henderson Field. Het opnemen van een landing op Guadalcanal in de plannen van „Watchtower” drong zich op.

Op 10 juli beval een bericht van JCS, geadresseerd aan Ghormley en aan Mac Arthur, onmiddellijk te landen op Guadalcanal en zich van het vliegveld meester te maken, zonder zich om de verliezen te bekommeren. Ghormley vraagt versterkingen aan Mac Arthur. Deze laatste diende rekening te houden met de Japanse landing te Buna en weigerde. Op 18 juli kwam admiraal Turner, belast met de landingsoperatie, te Wellington op Nieuw Zeeland aan. De datum voor de landing op Toelagi en Guadalcanal werd gesteld op 7 augustus 1942. Samengaand met deze operatie was eveneens een landing voorzien op Ndeni.

Ontstaan en inhoud van de Japanse plannen.

In april 1942 had het Keizerlijk Generaal Hoofdkwartier het voorstel van admiraal Yamamoto aangenomen om het „plan Zuid” (5) uit te breiden met de verovering van de Aleoeten, Midway en de Salomons, op voorwaarde dat de vloot noch het ingescheept vliegwezen zouden gebruikt worden om deze posities te verdedigen. De garnizoenen, op die eilanden geplaatst en die door de marine moesten bevoorrad worden, zouden met behulp van het aan land gestationeerde vliegwezen van de marine en door duikbootakties een uitputtingsoorlog moeten voeren tegen een eventueel vorderen van de Verenigde Staten in de Stille Oceaan. Ondertussen zou de „Gekombineerde Vloot” gekoncentreerd blijven om met het ingescheept vliegwezen en met de vliegtuigen van de marine die aan wal gestationeerd waren een beslissend treffen te zoeken met de USN.

Eens de VS-landing op Guadalcanal bekend, was Yamamoto er evenwel ten eerste mee begaan om de geallieerden elk sukses te beletten dat hen ertoe kon brengen aan vertrouwen te winnen en verder te willen doordringen in de Japanse perimeteer.

Een tweede argument werd gevormd door het feit dat de Ie en IIe luchtvloot, van de



Gen. Mac Arth



Adm. Turner e

5. plan Zuid: Het doel van de operaties in het zuiden bestond erin de belangrijke Amerikaanse, Britse en Nederlandse Bases te elimineren, gebieden van economisch belang te veroveren en hun veiligheid te verzekeren. De te bezetten gebieden gedurende de voornaamste operaties waren: de Filipijnen, Guam, Hong Kong, Brits Maleisië, Birma, Java, Sumatra, Borneo, de Celebes, de Bismarckgroep en het gedeelte van Timor dat Nederland toebehoorde.



en Adm. Nimitz

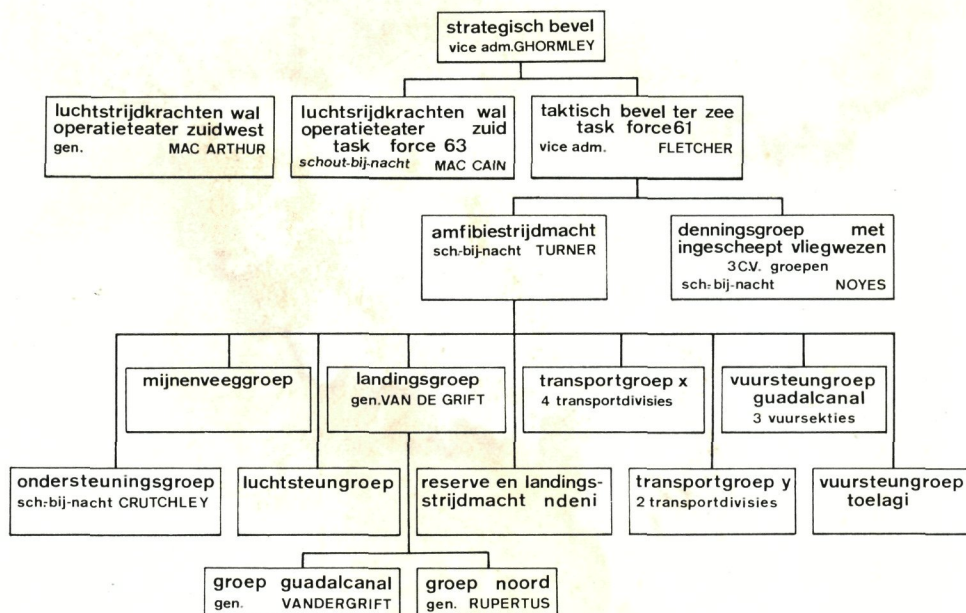
marine, maar aan wal gestationeerd, in opleiding waren in Japan. Yamamoto was ervan overtuigd dat deze luchtvloten, gebaseerd op de Salomons en met de okkasionele bijstand van de Gekombineerde Vloot, het VS-offensief definitief zouden kunnen tegenhouden. In afwachting hiervan, concentreerde hij de „Gekombineerde Vloot” te Truk, versterkte hij de VIII Vloot van Mikawa, gebaseerd te Rabaul en drong bij het leger aan om steeds belangrijker versterkingen naar Guadalcanal te sturen om de „Marines” van het eiland te verjagen.

DE LANDING

Geallieerde strijdmacht en bevelsorganisatie.

Vice-admiraal Fletcher krijgt de beschikking over TF 61 (6) (82 schepen) verdeeld als volgt :

1. **Dekkingsstrijdmacht** onder bevel van Fletcher en Noyes (ingescheept vliegwezen), verdeeld in 3 groepen met in totaal 254 vliegtuigen.
 - a. CV Saratoga - 2 zware kruisers (CA) - 5 torpedobootjagers (DD)
 - b. CV Enterprise - BB North Carolina - 1 zware kruiser - 1 lichte kruiser - 5 torpedobootjagers
 - c. CV Wasp - 2 zware kruisers - 6 torpedobootjagers - 5 tankschepen (AO).
2. **Amfibiestrijdmacht** onder bevel van Turner en geartikuleerd in :
 - a. **ondersteuningsgroep** onder Crutchley RAN met 3 kruisers RAN - 1 zware kruiser USN - 9 torpedobootjagers en 8 observatievliegtuigen aan boord van de kruisers
 - b. **mijnveeggroep** : 5 mijnenvegers
 - c. **luchtsteungroep** geleverd door jagers en bommenwerpers van Noyes
 - d. **landingsstrijdmacht** onder Vandergrift met de 1e divisie USMC (min het 5e bataljon) en het 1e bataljon Raiders (7) : samen 9000 man



Gen. Vandergrift



- e. **reserve en landingstrijdmacht Ndeni** onder Kol. Del Valle : 3500 man
- f. **transportgroep X** (landing op Guadalcanal) : 4 transportdivisies met in totaal 9 troepentransportschepen (AP) en 6 cargo's

6. Task Force.

7. Kommandotroepen.

- g. **transportgroep Y** (landing op Toelagi, Gavoetoe en Tanambogo) : 2 transportdivisies met in totaal 4 troepentransportschepen en 4 tot transportschepen omgebouwde torpedobootjagers
- h. **vuursteungroep Guadalcanal** : 5 vuursekties met in totaal 3 zware kruisers, 4 torpedobootjagers en observatievliegtuigen
- i. **vuursteungroep Toelagi** : 1 lichte kruiser, 2 torpedobootjagers en observatievliegtuigen.

Task Force 63, onder Mac Cain, wordt gevormd door 291 vliegtuigen van diverse types en gebaseerd op Nieuw Caledonië, Fidji en Samoa. Zij zal steun verlenen aan de landing en verkenningen uitvoeren in de zuidelijke Salomons.

De luchtstrijdkrachten van Mac Arthur gebaseerd op Nieuw Guinea, Australië en Suva zullen patroeljes verrichten in de centrale en noordelijke Salomons en tegelijk de Japanse basis van Rabaul bewaken.

Het operatiegebied

Toelagi, een laarsvormig eilandje met een prachtige ankerplaats, maakt deel uit van een groep waartoe het grotere Florida behoort met twee kleine eilandjes, door een dam met elkaar verbonden : Tanambogo en Gavoetoe.

Guadalcanal (145 km. lang en 45 km. breed) ligt op 600 mijl van Rabaul. Het zuidelijk gedeelte is door zijn hoge kust niet geschikt voor een landing. De noordkust daarentegen is laag. Aan de noorkant bevindt zich tevens de enige vlakte van het voor de rest bergachtige, geheel met een regenwoud begroeide, eiland. Het klimaat is tropisch en er zijn talrijke rivieren.

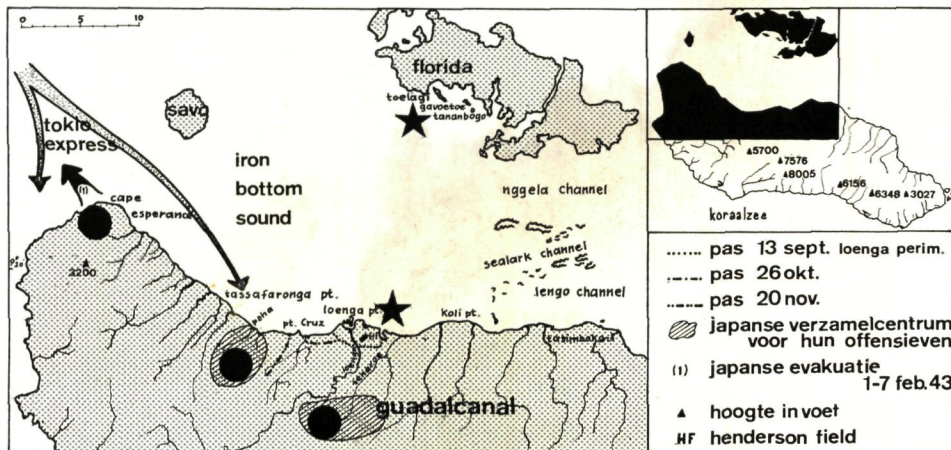
Plannen

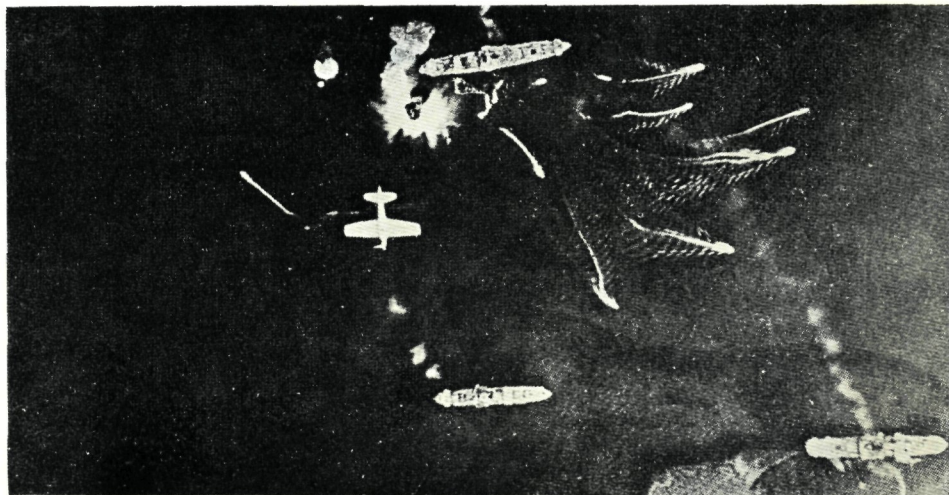
Het opmaken van de plannen voor de landing stelt de Amerikanen voor vele moeilijkheden. De overhaasting waarmee tot de operatie is besloten en het feit dat de nodige schepen en troepen over de gehele Stille Oceaan verspreid zijn, vergemakkelijken de problemen van concentratie en bevoorrading niet. Het gebrek aan geografische gegevens en kaarten omtrent het gehele gebied van de Salomons verplichten de inlichtingsdienst ertoe beroep te doen op vroegere planters en op missionarissen om de operatie te kunnen voorzien van de nodige informatie.

Fletcher weigert zijn vloot van vliegdekschepen langer dan tot vier dagen na de landing (D+4) in de omgeving te houden uit vrees voor mogelijke Japanse reacties vanuit hun nabije bases. Crutchley moet zo vlug mogelijk terug naar de Australische wateren. De troepen en bemanningen zijn daarenboven onvoldoende geoefend in emfibieoperaties. Men beslist dan tot de volgende schikkingen :

De 1e divisie USMC, verdeeld over Nieuw Zeeland, Pearl Harbor en Californië, zal op

Erratum bij deze kaart : lezen POS i.p.v. PAS





Het bombardement op de schepen

Nieuw Zeeland worden gekoncentreerd. 82 schepen, komende uit Wellington, Sydney, Noumea, San Diego en Pearl Harbor, zullen zich in zee verzamelen op 26 juli ten zuiden van de Fidji-eilanden.

Na een amfibieoefening op Koro (Fidji) zal de invasievloot tot de zuidkust van Guadalcanal naderen waar de amfibie- en dekkingstrijdmachten zich zullen scheiden. Fletcher zal met zijn vliegdekschepen ten zuiden van het eiland kruisen en met zijn ingescheept vliegwezen steun verlenen aan de landing. Turner zal om Kaap Esperance varen, zijn vloot splitsen in de voorziene groepen voor Toelagi en Guadalcanal om aan beide zijden van Savo te passeren. Na een inleidend scheeps- en luchtbombardement zullen de landingen bij morgen-schemering plaatsvinden.

Men verwacht op Guadalcanal 5000 en op Toelagi 1500 vijanden te vinden.

De nadering en de landing.

Na de oefening op Koro op 28 en 29 juli, die vele zwakke punten liet uitkomen, wordt koers gezet naar Guadalcanal. De nadering en afsplitsing van de dekkingstrijdmacht gebeuren zonder door de Japanners opgemerkt te worden. In de duisternis wordt Savo voorbijgevaren en na het voorziene bombardement ontschepen de Amerikanen hun troepen :

Op Toelagi grijpt de "Touch down" plaats door het 1e Bon Raiders en het 2e Bon Marines vanuit zuidwest op een twee derde hoogte van het eiland en in twee golven. Er is weinig weerstand. De watervliegtuigen die te Toelagi waren gebaseerd werden door het bombardement vernield. Na voet aan wal gezet te hebben, buigen de aanvallers af naar noordwest om het meest noordelijke derde deel van het eiland te veroveren terwijl de Raiders eerst het eiland dwars oversteken om daarna naar het zuidoosten op te rukken. De weerstand, voornamelijk van sluipschutters, neemt toe. 's Nachts lanceren de Japanners de eerste Banzai-aanval. Na zeer verwarde gevechten gedurende de nacht en de volgende dag, waarbij de VS versterkingen landen ten zuiden van het eiland, valt Toelagi op de avond van 8 augustus. De verdedigers moesten een voor een met dynamietladingen uit de grotten verdreven worden en onschadelijk gemaakt. Florida wordt in de namiddag door een compagnie, vertrekkend van Toelagi, zonder slag of stoot veroverd.

Na een bijkomend bombardement landt men op het middaguur van 7 augustus op Gavoetoe. Zoals op Toelagi toont de Japanse soldaat ook daar zijn hardnekkigheid in de verdediging, zodat de verdedigers daar ook, een voor een, moeten uitgeschakeld worden. Op Tanambogo, om 18.00 uur van 7 augustus ; na een zeer hevig scheepsbombardement, vallen de Amerikanen aan vanuit twee richtingen : over de dam die Tanambogo met Gavoetoe ver-

bindt en vanuit zee. De Japanse tegenstand is zo hevig dat de aanvallers moeten teruggetrokken worden. De volgende dag, 's morgens, wordt een tweede poging ondernomen ditmaal gesteund door twee tanks. De avond van 8 augustus wordt Tanambogo genomen. Op Guadalcanal landen op 05.20 uur twee bataljons van het 5e regiment onder Kol. Hunt iets ten westen van de Illoe (op 3 km. ten oosten van Henderson Field). Na de „Touch down” rukken zij op om tegen de westeroever van de Illoe een bruggehoofd te vestigen. Iets vroeger was het 1e regiment ontscheept op Red Beach, nog meer ten oosten. Onder bevel van Kol. Gates vorderen zij, evenwijdig met de kust, naar het westen en eveneens naar zuidwest om de Tenaroerivier te bereiken. Tegen het middaguur is het grootste deel van de 9000 man en de helft van het materiaal van Vandergrift aan wal gezet.

De berichten uit het Japanse garnizoen hebben evenwel de basis van Rabaul in alarm gebracht. Rond 10.00 uur worden 27 bombardementsvliegtuigen (Betty's) en 18 begeleidende jagers (Zero's) naar de VS-landingen gestuurd. Zij moeten echter 1000 km. afleggen alvorens te kunnen aanvallen. Het bombardement op de schepen ten anker tussen Guadalcanal en Toelagi haalt niets uit. Deze Zero's eskorteren de Betty's bij hun aftocht tot zij op veilige afstand zijn en keren dan terug. Tussen hen en de jacht van Noyes ontspint zich dan het eerste luchtgevecht van de campagne. In de namiddag van 7 augustus volgt een nieuwe Japanse luchtaanval die de DD Mugford een direkte treffer bezorgt en hem buiten gevecht stelt.

De VS-troepen bereiken de Tamaroe-rivier bij het invallen van de nacht. Om 23.00 uur wordt het vorderen tegengehouden uit vrees voor een nachtelijke Japanse tegenaanval. Een gevangen genomen arbeider vertelt dat het 600-man sterke garnizoen de vlucht heeft genomen ten westen van de rivier Loenga. In de namiddag van 8 augustus rukken de Amerikanen dan op naar de Loenga waarbij de troepen van Kol. Hunt de eerste ernstige tegenstand ondervinden. Het regiment van Cates heeft ondertussen de Tamaroe overgestoken en de Austenhoogvlakte bereikt. Men stelt vast dat deze laatste te uitgestrekt is om met zo weinig troepen te kunnen gehouden worden. De Amerikanen dalen terug af naar het strand toe en bezetten Henderson Field.

Rond 12.00 uur komt een nieuwe Japanse luchtaanval met duikbommenwerpers (Val's) waarvan een zich neerstort op de AP G.F. Elliott die, in brand geraakt, moet gezonken worden. De DD Jarvis wordt door een torpedo geraakt en kan zich terugtrekken. Hij zal later opnieuw worden getorpedeerd en zinken.

Resultaten

Tegen de avond van 8 augustus bezetten de Amerikanen de vier eilanden van de Toelagigroep en de noordkust van Guadalcanal van Kukum tot Kaap Koli terwijl Henderson Field stevig gehouden wordt. Vandergrift heeft alle rede, wat voldoening: met een verlies van een transportschip en de beschadiging van twee torpedobootjagers werden bijna 13.000 man aan wal gezet, terwijl zijn verliezen aan manschappen miniem zijn. De reserves en de landingstrijdmacht voor Ndeni moesten evenwel ingezet worden omwille van de hevige tegenstand op Toelagi en Tanambogo. De voorraden waren nog niet geheel ontscheept en wat aan wal werd gezet is nog niet naar het binnenland in veiligheid gebracht.

HET ZEEGEVECHT BIJ SAVO (9 augustus 1942)

TOESTAND OP DE VOORAVOND VAN DE GEBEURTENISSEN

De geallieerde vloot wil zich terugtrekken

De VS-landing heeft van het voordeel van de verrassing kunnen genieten en liet toe met geringe verliezen een stevig bruggehoofd te vestigen. Men heeft echter alle reserves moeten inzetten zodat de voorgenomen actie op de Santa Cruz - eilanden moest afgelast worden. De ontscheeping van voorraden op Guadalcanal is door de Japanse luchtaanvallen vertraagd en nog niet beëindigd. Turner is bereid nog minstens twee dagen in de buurt te blijven. Fletcher, sterk onder de indruk van de Japanse reactie in de lucht, vreest voor een aanval van de Japanse Gekombineerde Vloot en vraagt toelating aan Ghormley om zijn vliegdekschepen terug te trekken wegens verliezen en brandstoftekort (8).

8. Nimitz neemt deze argumenten niet aan. Er bleven Fletcher nog 83 jagers terwijl het brandstofprobleem kon opgelost worden door zijn groepen een voor een naar zuid te sturen om te tanken.



Dauntless aan boord van CVA. Enterprise

Van het hoofdkwartier van Mac Arthur komt het bericht dat een Australische piloot de Japanse vloot de zee tussen de Salomons, „The Slot” (9) zag binnendringen. Een koerswijziging van de Japanners en de gesignaleerde aanwezigheid van schepen voor bevoorradiging van watervliegtuigen, laat Turner vermoeden dat de Japanners een basis voor watervliegtuigen willen oprichten op Santa Isabel. De Japanse versterkingen en het heengaan van Fletcher, die de amfibievloot zonder luchtsteun laat, brengen Turner tot het besluit zijn vloot de volgende dag, 9 augustus, terug te trekken. Hij konvoekt Crutchley en Vandergrift om hen hiervan op de hoogte te brengen. Het aandringen van de generaal om het vertrek van de vloot uit te stellen, mag niet baten. Crutchley, die rechtstreeks het bevel voerde over de bewaking op ten zuiden van Savo, begeeft zich met de CA Australia naar het vlaggeschip van Turner, ten anker vóór Guadalcanal. Na de konferentie blijft de Australia ten westen van de ankerplaats van de transporten kruisen.

Japanse reacties

Bij de landing wordt vice-admiraal Mikawa, die te Rabaul de VIIIe Vloot beveelt, per radio verwittigd. In allerhaast worden versterkingen samen gebracht en met 6 transporten naar Guadalcanal gestuurd. De USN-duikboot S.38 zinkt onderweg, het transportschip Meijo Maroe met 342 man aan boord en met het voornaamste deel van de uitrusting van de expeditie. De transporten dienen teruggeroepen te worden.

Ondertussen brengt Mikawa sterke vlooteenheden samen om de VS-transportschepen te kunnen aanvallen. Op 7 augustus vaart hij uit Rabaul weg met 7 kruisers en een torpedobootjager maar wordt door de geallieerde luchtverkenning opgemerkt. In een afleidingsmaneuver wijzigt hij zijn koers naar Santa Isabel om de indruk te verwekken daar versterkingen te willen aanvoeren. Zijn luchtverkenning meldt hem de aanwezigheid van een slagkruiser, 6 kruisers, 19 torpedobootjagers en 18 transportschepen in de omgeving van de zuidelijke Salomons.

PLANNEN EN AANWEZIGE STRIJDKRACHTEN

Geallieerden

Het verloop van de gebeurtenissen toont aan hoezeer de geallieerde vloot, door nalatigheid, verantwoordelijk moet worden gesteld voor de nederlaag. Fletcher trekt zonder voldoende reden zijn dekkingstrijdmacht terug. Crutchley heeft slechts een zwak systeem

9. Aldus door de Amerikanen gedoopt. Letterlijk : de spleet, de gleuf.

voor bewaking van de landingstrijdmacht ingesteld. Daarbij zorgde hij niet voor een plan om aan een eventuele aanval het hoofd te bieden. Hij voegt zich met de Australia bij het vlaggeschip van Turner en laat het bevel over de bewakingsgroep Zuid over aan kapitein-ter-zee Bode aan boord van de CA Chicago. Bode verzuimt de eerste plaats in de rij in te nemen omdat hij de Australia voor middernacht terug verwacht. Crutchley heeft echter gedurende zijn afwezigheid niemand gelast met het bevel over het geheel van de ondersteuningstrijdmacht. De schepen zijn niet geheel op gevechtsposten en zijn geartikuleerd in kleine groepen die onderling geen steun kunnen verlenen. De bemanningen zijn oververmoeid en onvoldoende getraind in nachtgevecht.

Japanners

Het Japanse aanvalplan is zeer eenvoudig. Vertrouwend op de goede geoefendheid in nachtgevechten, in superieure observatiemiddelen (al beschikken zij niet over radar), projectoren en lichtmunitie; wil Mikawa tussen Savo en Guadalcanal een doorgang afdwingen, recht op de transporten afsturen om ze te vernietigen en zich daarna langs „The Slot” terug te trekken waar de Japanse bases hem luchtdekking kunnen verlenen.

Tegenover elkaar staande strijdkrachten

Geallieerden

Ondersteuningstrijdmacht onder bevel van Crutchley, verdeeld in drie groepen :

- a. **Groep Noord** onder kapitein-ter-zee Riefkohl, ten noordoosten van Savo :
3 zware kruisers : Vincennes (a/b Riefkohl) - Astoria - Quincy
2 torpedobootjagers : Helm - Wilson
- b. **Groep Zuid** onder vice-admiraal Crutchley (tijdens het gevecht vervangen door kapitein-ter-zee Bode), ten zuidoosten van Savo :
3 zware kruisers : Australia (a/b Crutchley) - Canberra - Chicago (a/b Bode)
2 torpedobootjagers : Patterson - Bagley
- c. **Groep Oost** onder schout-bij-nacht Scott, tussen Toelagi en Guadalcanal :
2 lichte kruisers (CL) : San Juan - Hobart
2 torpedobootjagers : Monssen - Buchanan.

Vooruitgeschoven bewaking en patroelje

- a. ten zuidwesten van Savo : DD Blue
- b. ten noordwesten van Savo : DD Ralph Talbot (beide voorzien van een oud type radar).

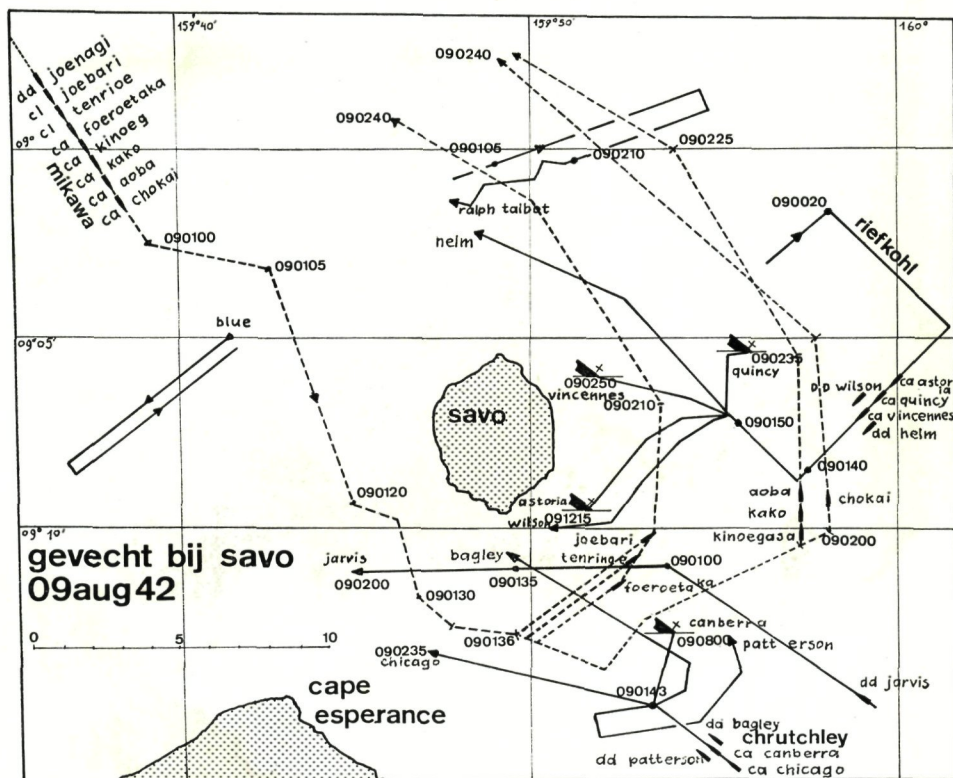
Japanse interventiestrijdmacht van Mikawa

- 5 zware kruisers : Chokai (a/b vice-admiraal Mikawa) - Aoba - Kako - Kinoegasa - Foeroetaka
- 2 lichte kruisers : Tenrio - Joebari
- 1 torpedobootjager : Joenagi.

HET GEVECHT

Alvorens Savo te naderen stuurt Mikawa om 23.13 uur, twee watervliegtuigen op verkenning. Deze toestellen laten hun boordlichten branden en worden door de Amerikanen voor bevriende vliegtuigen aanzien. Op deze wijze krijgt de Japanse bevelhebber om 00.25 u. van 9 augustus uitstekende inlichtingen over de samenstelling en bewegingen van de geallieerde strijdkrachten. Hij weet nu dat deze laatste ten zuiden van Savo slechts een zwakke groep kruisers hebben en besluit die te elimineren alvorens de AP aan te vallen. Hij laat zuidwest sturen. De DD Blue wordt gezien (A) om 00.54 uur. Alle Japanse schepen richten hun geschut naar de torpedobootjager maar die laat door niets merken dat hij de vijand gezien heeft. Zijn radar werkt overigens slecht. Mikawa laat voor alle zekerheid koers wijzigen naar oost-zuid-oost om boven Savo te komen. Hij ziet om 01.05 uur (B) de DD Ralph Talbot en komt terug op zijn oorspronkelijke koers om hem te ontwijken en toch ten zuiden van Savo te passeren. Om 01.34 uur wordt de DD Jarvis waargenomen die, ernstig beschadigd door de luchtaanvallen van de namiddag van 8 augustus, zich van het operatiegebied verwijdt.

Tot nu toe hebben de geallieerden geen alarm geslagen. Om 01.36 bemerkt het Japanse eskader de DD Patterson en Bagley die, op het einde van hun patroljeroute gekomen, rechtsonkeer maken. Een paar ogenblikken later signaleren de Japanse uitkijken de aanwezigheid van twee zware kruisers (de Chicago en de Canberra) op 6,4 mijl. Mikawa stuurt de torpedobootjager Joenari naar het noordwesten om te beletten dat de Blue en de Ralph Talbot, zijn aftocht zouden hinderen. Om 01.38 uur lanceren de Japanners de eerste torpedoaanvallen. (C) Om 01.43 uur wordt door de Patterson alarm geslagen.



Onmiddellijk volgt het lanceren van lichtfakkels door de Japanse watervliegtuigen die boven de lagune gebleven waren. De Japanse schepen openen het vuur. De CA Canberra wordt onmiddellijk getroffen door verscheidene torpedo's en een regen van vuur en staal. Binnen de vijf minuten is hij buiten gevecht gesteld. De Chicago kan een eerste torpedo ontwijken terwijl een tweede hem dodelijk treft zodat hij het vuren moet staken. De Patterson en de Bagley vallen de Japanse kolonne aan. De Patterson wordt in brand geschoten. De torpedo's van de Bagley waren verkeerd afgesteld en bereiken geen resultaat.

De gevechten, aan geallieerde zijde, verlopen in de grootste verwarring. De Groep Noord van Riefkohl wordt niet verwittigd en neemt alleen de vuurflitsen en de branden waar. Om 01.44 (D) beveelt Mikawa een koerswijziging naar noordwest. De Foeroetaka, Tenrio en Joebari draaien te vlug en komen op een parallelle koers te liggen met de eerste vier schepen. Dit verkeerd uitgevoerde maneuvre zal de Japanners een buitengewoon voordeel opleveren omdat zij zo de groep van Riefkohl tussen twee vuren kunnen aangrijpen. De vier zware Japanse kruisers komen nu ten oosten van de Groep Noord. De Chokai opent de aanval (E) met scheepsgeschut en torpedo's, onmiddellijk gevolgd door alle Japanse schepen. De Astoria brandt hevig, moet snelheid minderen maar kan een treffer plaatsen op een van de voorste geschutstorens van de Chokai. De Quincy riposteert eveneens en vernietigt de kaartenkamer van de Chokai. Dit kan niet verhelpen dat ook hij in brand wordt geschoten. De bemanning van de twee Amerikaanse kruisers moet de schepen verlaten. Kenmerkend voor de verwarring bij de geallieerden is dat Riefkohl, op de Vincennes, wanneer de Japanners hun projectoren aansteken, per radio deze „beviende schepen” verzoekt hun lichten te doven om zich niet te laten opmerken door een eventuele vijand. Het antwoord is een salvo van de Kako. De Vincennes begint dan zelf te vuren, raakt de

Kinoegasa maar komt onder het gekoncentreerd vuur van de beide Japanse eskaders en moet bovendien om 01.55 uur drie torpedo's inkasseren. Om 02.03 uur treft een torpedo van de Joebari een stookruim zodat het schip om 02.15 uur moet worden verlaten. De VS-torpedobootjagers trachten aan te vallen niettegenstaande de uiterste verwarring. Zij worden door zeer preciese salvo's op afstand gehouden.

Om 02.20 uur geeft Mikawa het bevel voor de terugtocht. Aangenomen wordt dat dit hem ingegeven werd door vrees voor een aanval bij dageraad door de luchtmacht van Fletcher. Hij weet niet dat die zich reeds op de vooravond van Guadalcanal verwijderde. De Japanners zetten nu koers naar de pas tussen Savo en Florida. Onderweg ontmoeten zij de DD Ralph Talbot die door een hevig vuur zwaar beschadigd maar zich in een regenbui kan verschuilen. De Japanners trekken terug alhoewel zij bijna geen verliezen geleden hebben en ondanks het feit dat zij hun voornaamste zending, het vernietigen van de VS-landingsvloot, niet hebben uitgevoerd.

Tijdens de terugtocht, op 70 mijl van Kavieng, naar waar de Aoba, Kako, Kinoegasa en Foeroetaka werden gedetacheerd, wordt de Kako aangevallen door de VS-duikboot S.44. Vier torpedo's treffen doel. De Kako zinkt binnen de vijf minuten.

RESULTATEN EN BESLUIT VAN HET GEVECHT BIJ SAVO

Resultaten

Bij de geallieerden :

- 4 zware kruisers gezonken : Canberra - Vincennes - Quincy - Astoria
- 1 zware kruiser ernstig beschadigd : Chicago
- 2 torpedobootjagers ernstig beschadigd : Ralph Talbot en Patterson
- 1023 doden en 709 gewonden.

Bij de Japanners

- 3 zware kruisers licht beschadigd : Aoba - Chokai - Kinoegasa
- 1 zware kruiser gezonken : Kako ; 58 doden en 53 gewonden.

Besluit

De verpletterende nederlaag van de geallieerden moet toegeschreven worden aan :

1. Het in gebreke blijven van inlichtingen en verbindings ;
2. Het feit dat de bemanningen onvoldoende geoefend waren in nachtgevecht ;
3. Gebrek aan begrip voor- en coördinatie van de alarmwachtsystemen ;
4. Het overdreven vertrouwen gesteld in de patroeljes door de DD Ralph Talbot en Blue, op radar verricht ;
5. Een onvoldoende uitgebouwde bevelsorganisatie. Dat doet niets af van de ernstige, grove persoonlijke tekortkomingen bij de geallieerde bevelhebbers.

Bij de onmiddellijke gevolgen vermelden we :

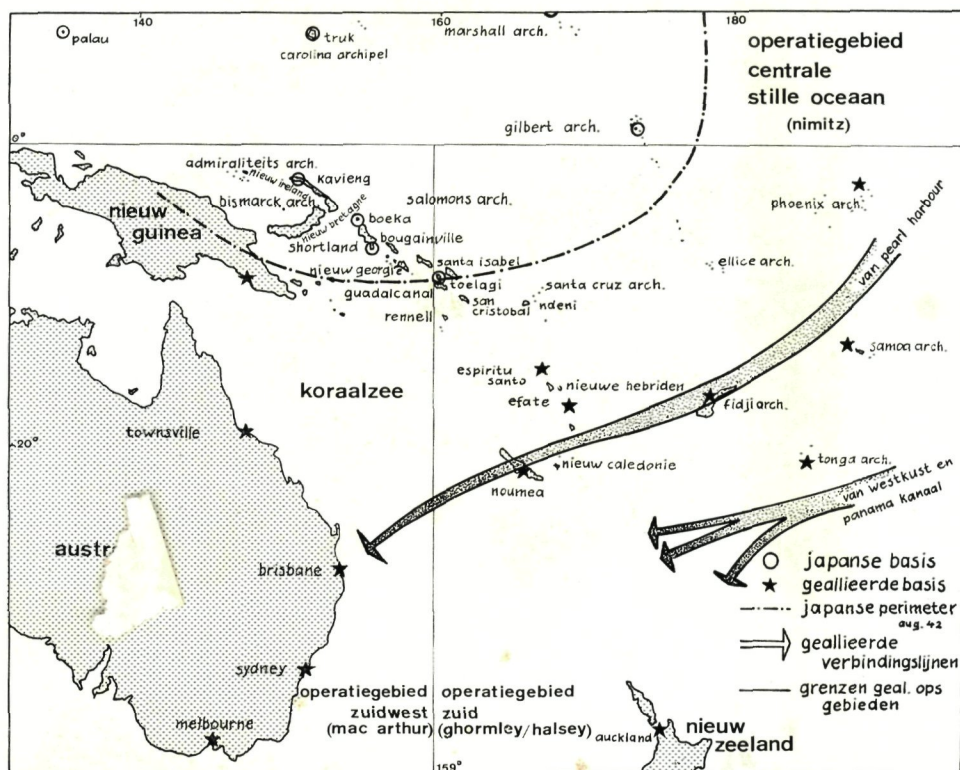
1. Turner trekt de volgende dag zijn vloot terug en laat de mariniers achter zonder behoorlijke bevoorrading in materiaal en voedsel : Fletcher komt niet terug op zijn besluit zijn vliegdekschepen van Guadalcanal weg te houden. De ondersteuningstrijdmacht van Crutchley heeft opgehouden te bestaan.
2. De overwinning zal de Japanse zelfoverschatting nog aanwakkeren bij de eerste pogingen die zij zullen ondernemen om Guadalcanal te heroveren.

HET ZEEGEVECHT BIJ DE OOSTELIJKE SALOMONS (24-25 augustus 1942)

TOESTAND OP DE VOORAVOND VAN DE GEBEURTENISSEN

De mariniers zijn aan zichzelf overgeleverd.

Na het vertrek van Turner blijven de ontscheepte 13.000 man van Vandergrift op Guadalcanal, Toelagi en Tanambogo achter met slechts voedsel voor dertig dagen. Bovendien was de hevigheid van de Japanse weerstand op Toelagi en Tanambogo er oorzaak van dat daarvan 3.000 man op deze eilanden afgezonderd waren. Zij kunnen niet naar Guadalcanal overgebracht worden om er het garnizoen te versterken omdat 's nachts Japanse torpedobootjagers en duikboten in de omgeving kruisen om de landingstroepen te beschieten. Overdag belet de vijandelijke luchtmacht elke navigatie. Vandergrift wil allereerst Henderson Field operationeel maken. De op Guadalcanal overgebleven Japanners lanceren enkele aanvallen tegen de Amerikaanse kaanse linies maar zonder sukses. Op 17 augustus is Henderson Field bruikbaar geworden zodat op 20 augustus een dertigtal vliegtuigen kunnen aangevoerd worden door het eskortevliegdekschip Long Island. Dezelfde dag brengen drie, tot transportschepen omgebouwde torpedobootjagers (APD), 120 ton bevoorrading. Nog meer vliegtuigen worden door de Entreprise naar de mariniers gestuurd.



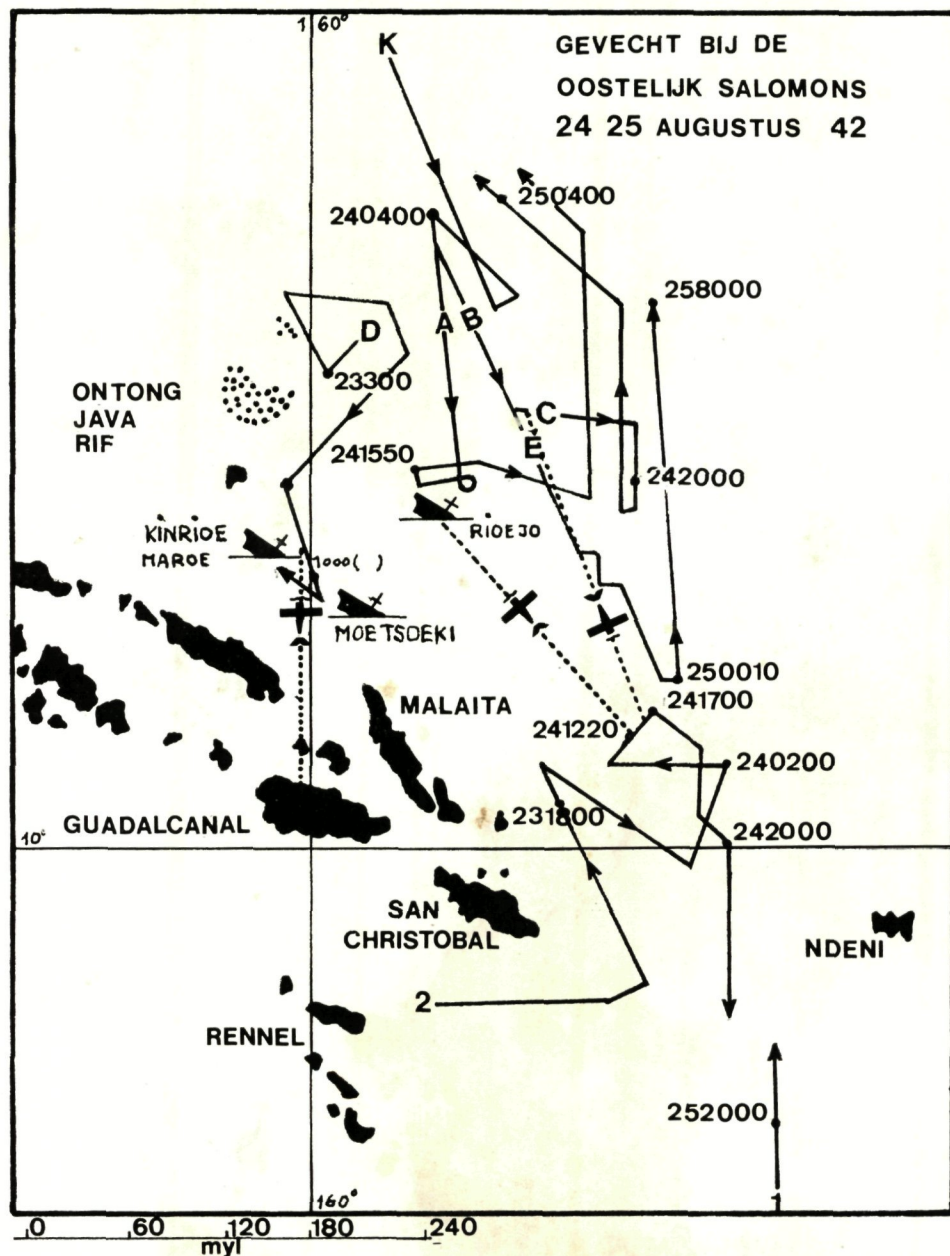
Algemeen overzichtkaart

Het tegenoffensief van Ichiki

Bij het nieuws van de landing, krijgt luitenant-generaal Hyakoetake van het Keizerlijk Generaal Hoofdkwartier de opdracht om Guadalcanal terug te nemen. Daartoe kan hij beschikken over drie divisies (waarvan één elitetroepen), een regiment stoottroepen komende van de Filippijnen onder Kol. Ichiki, acht regimenten artillerie en een regiment tanks. Hyakoetake krijgt van het garnizoen op Guadalcanal de inlichting dat de VS-landing slechts 2.000 man omvatte, dat het vliegveld niet eens afgebouwd werd en dat de geallieerde landingsvloot na het gevecht bij Savo de vlucht nam. De generaal besluit daaruit dat het Ichiki-regiment, versterkt met wat artillerie en hulpdiensten de taak wel aan kan. De trotse manschappen van Ichiki zijn met deze opdracht niet tevreden omdat zij menen te doen te hebben met een vulgaire zuiveringsoperatie.

Die strijdkracht wordt in twee groepen verdeeld. Een eerste contingent van 900 man, ingescheept aan boord van 6 torpedobootjagers, nadert Guadalcanal aan 22 knopen en wordt ten westen van Henderson Field in de nacht van 18 op 19 augustus aan land gezet. Alhoewel het plan de landing voorzag van het tweede contingent te oosten van Henderson Field om de Amerikaanse posities in een tangbeweging te vatten, weigert Ichiki op deze versterkingen te wachten en valt aan in de morgen van 21 augustus. Op 15 gevangenen en een 12-tal ontsnapten na, wordt de Banzai-aanval in de pan gehakt. Hyakoetake stuurt naar Tokio het bericht dat de Ichiki-aanval „niet volledig slaagde”.

Kaart gevechten bij de Oostelijke Salomons



PLANNEN EN AANWEZIGE STRIJDKRACHTEN

Japanners

De tweede groep van de Ichiki-strijdmacht is ingescheept op 3 trage transportschepen die slechts 8,5 knopen kunnen stomen en geëskorteerd zijn door een lichte kruiser en 4 torpedobootjagers. Het verband wordt bevolen door schaut-bij-nacht Tanaka. Op zee en onderweg naar Guadalcanal, krijgt hij bevel rechtsomkeer te maken. Het Japanse hoofdkwartier te Rabaul heeft bericht gekregen van de mislukking van Ichiki terwijl bovendien wordt gemeld dat Amerikaanse vliegtuigen vanaf Henderson Field opereren en dat de vliegdekschepen van Fletcher zich ten zuidoosten van Guadalcanal bevinden. De Japanners besluiten nu grove middelen te gebruiken. Vice-admiraal Kondo vertrekt met de Gekombineerde Vloot uit Truk om de operatie te dekken en de VS-vloot tot een beslissend treffen te verleiden en ze te vernietigen. Tanaka krijgt opnieuw bevel naar Guadalcanal te varen. Het geheel van de Japanse plannen is als volgt :

1. Tanaka landt zijn soldaten zoals oorspronkelijk voorzien. Een tweede groep van 3.000 man zal onverwijd naar Guadalcanal gestuurd worden.
 2. De VIII Vloot gebaseerd te Rabaul bestookt de Amerikaanse posities dag en nacht om de verdediging te verzwakken.
 3. De Gekombineerde Vloot zocht ten oosten van de Salomons op een zuidelijke koers de vloot van Fletcher op.
 4. De XIe Luchtvloot gebaseerd op Rabaul en Bougainville valt het garnizoen en de luchtschrijdkrachten van Guadalcanal aan en verleent luchtdekking aan de Japanse eskaders.
- De morgen van 24 augustus bevindt Tanaka zich op 250 mijl ten noorden van Guadalcanal, terwijl Kondo op 40 mijl ten oosten de flank van de transportschepen dekt. Een derde strijdmacht, gekoncentreerd rond het lichte vliegdekschip Rioejo, bevindt zich meer vooruitgeschoven en moet als lokaas dienen om de VS-strijdkrachten aan te trekken.

De Amerikanen

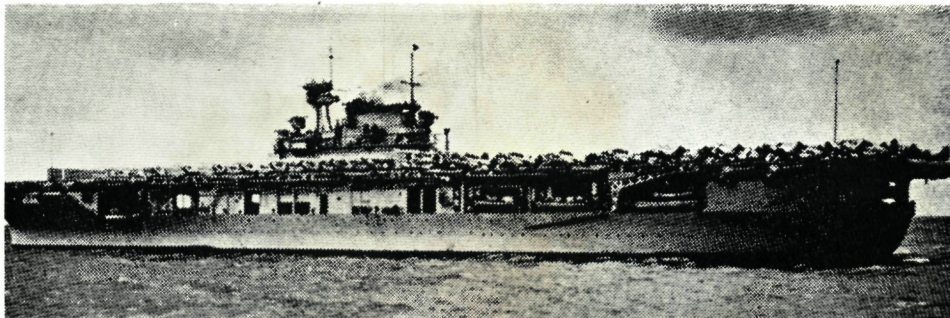
De pauze in de gevechtshandelingen om Guadalcanal, na het gevecht bij Savo, voorspelt de Amerikanen niets goeds. De luchtverkenningen worden uitgebreid en aan de doeltreffendheid van de verbindingen wordt ernstig gedokterd. Bovendien organiseert Ghormley een sterke offensieve strijdmacht onder admiraal Fletcher, samengesteld uit drie Task Forces, elk uitgebouwd rond een vliegdekschip. Op het ogenblik van de Japanse nadering kruist Fletcher met deze strijdmacht ten zuidoosten van Guadalcanal.

Tegenover elkaar staande strijdkrachten

Amerikanen

1. **TASK FORCE 11** onder vice-admiraal Fletcher die het bevel voert over het geheel van de aëro-navale strijdkracht.
1 vliegdekschip : Saratoga (a/b Fletcher), 88 vliegtuigen.
2 zware kruisers, 5 torpedobootjagers.
2. **TASK FORCE 16** onder schaut-bij-nacht Kinkaid.
1 vliegdekschip : Entreprise (a/b Kinkaid), 88 vliegtuigen.
1 slagkruiser : North Carolina, 1 zware kruiser, 1 lichte kruiser, 6 torpedobootjagers.
3. **TASK FORCE 18** onder schaut-bij-nacht Noyes.
1 vliegdekschip : Wasp (a/b Noyes), 78 vliegtuigen.
2 zware kruisers, 1 lichte kruiser, 7 torpedobootjagers.

CVA. ENTREPRISE



Japanners

1. **TRANSPORTGROEP** onder schaut-bij-nacht Tanaka.
1 lichte kruiser : Jintoe (a/b Tanaka), 8 torpedobootjagers, 1 transportschip : Kinrioe Maroe met aan boord het kontingent Ichiki.
2. **GEKOMBINEERDE VLOOT** onder vice-admiraal Kondo.
 - a. Vooruitgeschoven groep onder Kondo.
5 zware kruisers, 1 lichte kruiser, 5 torpedobootjagers.
 - b. Het gros
Voorhoede onder schaut-bij-nacht Abe.
2 slagkruisers : Hiei - Kirishima, 3 zware kruisers, 1 lichte kruiser, 6 torpedobootjagers.
Aanvalsgroep onder vice-admiraal Nagoemo.
2 vliegdekschepen : Shokakoe - Zoeikakoe, samen 131 vliegtuigen, 6 torpedobootjagers.
Steungroep onder schaut-bij-nacht Joshima.
1 slagkruiser : Moetsoe, 4 torpedobootjagers, 1 transport voor watervliegtuigen.
 - c. **De afleidingstrijdmacht** (lokaas) onder schaut-bij-nacht Hara.
1 licht vliegdekschip : Rioejo (a/b Hara), 1 zware kruiser, 2 torpedobootjagers.
3. **BOMBARDEMENTSGROEP GUADALCANAL** onder vice-admiraal Mikawa.
4 zware kruisers.
4. **VERKENNINGSTRIJDMACHT**
9 duikboten.
5. **LUCHTSTEUNGROEP**
Xle Luchtvloot van vice-admiraal Tsoekahara : een 100-tal vliegtuigen aan de wal gestationeerd.

HET GEVECHT

Na de melding om 09.50 uur van de aanwezigheid van vijandelijke strijdkrachten, stuurt Fletcher 37 vliegtuigen van de Entrepise om de Japanners te onderscheppen. De formatie van schepen gaat noord varen, naar de Japanners toe. In de namiddag stuurt Henderson Field eveneens 23 toestellen met een interceptieopdracht. Het opzoeken van de vijand levert evenwel geen resultaat op. Fletcher heeft de indruk met een vals alarm te doen te hebben zodat hij de Wasp met Task Force 18 toelating geeft om naar zuid te stomen voor inname van brandstof. In feite had Tanaka, bij de nadering van de eerste Amerikaanse luchtverkenning, zijn schepen rechtsomkeer doen maken, zodat hij zich buiten de aktie-radius van de Amerikaanse vliegtuigen wist te houden bij de verkenningen die later werden uitgevoerd.

Ondertussen naderen beide strijdkrachten mekaar. Om 09.05 uur op 24 augustus, signaleert een watervliegtuig van de basis van Ndeni de aanwezigheid van een vliegdekschip, een zware kruiser en twee torpedobootjagers. Fletcher lanceert een nieuwe verkenning van 23 vliegtuigen. De RIOEJO is ondertussen op het voorziene lanceringspunt gekomen. Hara stuurt 15 jagers en 6 bommenwerpers om Henderson Field te vernielen en de VS-luchtpatroelje boven Guadalcanal uit te schakelen. Deze strijdmacht wordt door de radars van de VS-schepen opgemerkt als zij op 100 mijl voorbijvliegen. Om 12.50 uur worden twee Japanse verkenningsvliegtuigen neergeschoten door het luchtscherm van Task Force 16. Fletcher weet nu dat hij door de vijand ontdekt is. Task Force 18 (Wasp) heeft ondertussen bevel gekregen de VS-formatie te vervolgen en stoomt op volle snelheid naar het noorden. De aanval van de vliegtuigen van de Rioejo op Henderson Field wordt afgeslagen terwijl het vliegveld bruikbaar blijft.

Om 13.45 uur stuurt de Saratoga 30 bombardements- en 6 torpedovliegtuigen naar de groep Rioejo : Fletcher wil deze kleine Japanse strijdmacht die de veiligheid van de troepen op Guadalcanal in gevaar brengt, uitschakelen. Deze aanvalsgroep is pas vertrokken als hij kennis krijgt van de aanwezigheid van een ander Japans vliegdekschip ten noordoosten van de Rioejo. Om 14.20 uur ontdekken de vliegtuigen van de Saratoga de Rioejo. Twintig minuten later komen zij boven de Shokakoe en de Zoeikakoe.

Fletcher is in de val gelopen. Bovendien verzwakte hij zijn strijdmacht door Task Force 18 (Wasp) weg te sturen. Hij kan de Japanse vloot niet naderen omdat hij koers zuidoost moet aanhouden om zijn vliegtuigen terug aan boord te nemen. Hij wil zijn beide Task Forces klaar maken om de nakende Japanse aanval op te vangen. Hij laat aan Kinkaid, op



F4F Wildcat - Vliegveld Henderson Field

de Enterprise, de leiding over de jacht en verwijderd zich met de Saratoga een tiental mijl naar zuidoost om daar in te staan voor de offensieve operaties. Door de twee Amerikaanse golven, die de aanwezigheid van de Japanse vliegdekschepen hebben gemeld, worden aanvallen uitgevoerd op de twee vijandelijke groepen (groep Rioejo en groep Shokakoe en Zoeikakoe). De Rioejo wordt getroffen door een tiental bommen en een torpedo. Het schip wordt zwaar beschadigd, moet verlaten worden en zal om 20.00 uur zinken. Nagumo kent om 14.50 uur de positie van Fletcher. Om 15.00 uur en om 16.00 uur worden aanvalsgolven gelanceerd. Om 16.02 uur ontdekt de radar van de Enterprise de Japanse vliegtuigen op 88 mijl. Het luchtscherm van de beide Task Forces wordt op 53 toestellen gebracht terwijl de rest van de vliegtuigen (voor de Enterprise: 11 Dauntlessbommenwerpers en 7 Avenger torpedovliegtuigen; voor de Saratoga: 2 Dauntless en 5 Avenger) tegen de Japanse vloot wordt uitgestuurd. Om 16.25 uur worden de Japanners visueel waargenomen. Men telt 36 toestellen, beschermd door talrijke Zero's. Vóór het luchtscherm tussen beide kan komen, ontplooit de Japanse formatie zich en begint de aanval. Ondanks de sterke luchtafweer, slagen de aanvallers erin drie torpedo's op de Enterprise te plaatsen. De Saratoga wordt eveneens, maar zonder sukses, aangevallen. De Enterprise is door de torpedo-inslagen in brand geraakt maar behoudt 26 knopen. De veiligheidsploeien slagen er in de verscheidene branden te omschrijven.

Terzelfdertijd wordt de North Carolina aangevallen. De machtige slagkruiser richt een muur van DCA tegen de Japanse duikbommenwerpers. Om 16.51 uur slagen meerdere Val's er in de luchtafweer te ontwijken maar ze veroorzaken weinig schade.

Op de Enterprise bestrijdt men nog steeds de branden en het roer is geblokkeerd geraakt zodat het schip nu grote cirkels in het water beschrijft. Zij wordt opnieuw aangevallen door 6 duikbommenwerpers. Haar voortdurende koerswijzigingen omwille van het roerdefekt, maken dat zij aan die aanval ontsnapt. Pas om 19.00 uur is de roerinrichting hersteld.

De aanvalsgolf die van de Enterprise vertrok vóór dat de Japanse luchtaanval kwam, bereikt zijn doel niet. Een deel ervan wordt terug door de Enterprise aan boord genomen. De andere vliegtuigen landen op Henderson Field. De groep van 2 bommenwerpers en 5 torpedovliegtuigen, vertrokken vanaf de Saratoga, komen om 17.35 uur bij de vooruitgeschoven groep van Kondo. De Avengers vallen aan maar hun torpedo's treffen geen doel. De twee Dauntless nemen de Chitose, een transportschip voor watervliegtuigen, voor een slagkruiser. Twee bommen ontploffen nabij de romp van het schip dat water begint te maken. Een van de ingescheepte vliegtuigen schiet in brand. De Chitose maakt slagzij maar kan zich verwijderen.

De Amerikanen vermoeden dat de Japanse schepen talrijke averijen hebben opgelopen en vele vliegtuigen verloren gingen. Men vreest dat zij hun heil zullen zoeken in een nachtaanval met oppervlakteschepen. Daarom laat Fletcher zuid stomen om zich van de Japanse

eskaders te verwijderen. De verliezen van de USN zijn gering te noemen. De averij aan de Enterprise belet het schip niet zijn plaats in de formatie te behouden. Bovendien verloor Fletcher slechts 17 vliegtuigen.

Kondo heeft van zijn piloten te horen gekregen dat twee vliegdekschepen en een slagkruiser zwaar beschadigd werden en dat het Amerikaanse ingescheept vliegwezen erg werd toegetakeld. Hij stuurt verscheidene verkenningen uit die hem alleen de aanwezigheid van een torpedobootjager, DD Grayson, signaleren. Hij besluit daaruit dat de USN de vlucht heeft genomen. Om middernacht beveelt hij de terugtocht en komt met de Gekombineerde Vloot op 28 augustus te Truk aan.

Gedurende het terugtrekken van de beide vloeten, in de nacht van 24 op 25 augustus, worden de Amerikaanse posities op Guadalcanal bestookt door 7 Japanse torpedobootjagers terwijl de watervliegtuigen ingescheept op de Chokai, Kinoegasa en Joera de Amerikaanse defensieve perimeter bombarderen. De torpedobootjagers worden bij volle maan door vliegtuigen van Henderson Field aangevallen maar kunnen ontsnappen.

De Japanse transportgroep heeft gedurende het gevecht tussen de vliegdekschepen zijn weg kunnen voortzetten. Bij de morgenschemering van 25 augustus worden bommenwerpers van Henderson Field uitgestuurd die de schepen van Tanaka om 09.35 uur ontdekken. Die aanval wordt door de VS-piloten met grote beslistheid uitgevoerd. De lichte kruiser Jintoe en het troepentransportschip Kinrioe Maroe (9000 ton) geraken in brand waarbij vele manschappen, voornamelijk aan boord van het transportschip, gedood of gewond worden. Tanaka die naar een torpedobootjager overgaat, beveelt een andere torpedobootjager, de Moetsoeki, om de manschappen van de Kinrioe Maroe over te nemen. Tijdens dit maneuver komt een aanval van 8 vliegende forten B.17, van de basis van Espiritu Santo. De Moetsoeki, geraakt door 3 bommen, ontploft. Een tweede torpedobootjager wordt eveneens beschadigd maar kan zich terugtrekken. Tanaka, op aandringen van het hoofdkwartier van Rabaul annuleert de operatie en keert terug.

RESULTATEN EN BESLUIT VAN HET GEVECHT BIJ DE OOST-SALOMONS

Resultaten

Bij de geallieerden

Averij aan de Enterprise (6 weken in herstelling).

Lichte averijen aan enkele andere schepen o.a. de North Carolina.

15 vliegtuigen verloren.

Bij de Japanners

1 licht vliegdekschip gezonken; 1 lichte kruiser gezonken, 1 torpedobootjager gezonken, 1 troepentransportschip gezonken, 1 transport voor watervliegtuigen zwaar beschadigd, 1 torpedobootjager zwaar beschadigd, 96 vliegtuigen verloren.

Besluit.

Gezien de toch geringe Japanse verliezen, kan men het gevecht bij de Oostelijke Salomons bezwaarlijk een grote Amerikaanse overwinning noemen alhoewel de verhouding van de door beide kampen geleden verliezen en het terugtrekken van de transportgroep van Tanaka duidelijk het Amerikaanse voordeel aantonen.

Niet alleen voor dit gevecht maar voor de meeste die na Midway plaatsvinden, is het kenmerkend dat de Japanners zich terugtrekken vóór de werkelijke beslissing werd afgedwongen. Het verlies van vele ervaren piloten en een zeker teloorgaan van het zelfvertrouwen bij de Japanse bevelvoering waren hier zeker van grote invloed.

Belangrijk is ook dat de eerste grote Japanse inspanning om het initiatief bij de campagne van Guadalcanal in handen te krijgen, door de USN werd afgeweerd. De volgende weken zullen de Japanners - met succes - acties op meer beperkte schaal voeren om, op Guadalcanal zelf, de beslissing af te dwingen.



BUNDESMARINE



j. de ridder

Escales de navires étrangers

On apprend qu'au cours de l'année 1969, 230 navires de guerre étrangers firent escale dans les ports d'Allemagne, ce qui ne représente pas moins de 18.184 touristes en uniforme. Parmi eux, il y eut 6 navires de la Force Navale Belge.

Ce sont les pavillons danois et hollandais qui y furent vus le plus souvent, 43 fois pour chacun de ces pays - par contre, on n'y vit que 4 fois le pavillon de guerre suédois.

L'inspecteur de la Bundesmarine en visite en France

Le vice-amiral JESCHONEK, Inspecteur de la Marine allemande, a, sur invitation du Commandant en Chef des forces navales françaises, visité plusieurs unités de la Marine française du 27 au 30 avril.

Jeux Olympiques à Kiel en 1972

Les régates olympiques se dérouleront à Kiel entre le 27 août et le 7 septembre 1972. La première pierre du centre de voile qui servira de lieu de rencontre aux sportifs lors des Jeux Olympiques de l'été 1972, a été posée à Kiel-Schilksee.

Les travaux de construction comportent notamment l'aménagement et l'agrandissement des installations portuaires de Schilksee ainsi que d'autres bassins pour voiliers dans la baie de Kiel.

Durant les régates olympiques, plus de 1.000 embarcations de visiteurs scandinaves y jeteront l'ancre. Une rencontre d'une quinzaine de navires à voile carrée, vingt goélettes et un nombre équivalent de yachts-école doit réunir en été 1972 tous les grands voiliers du monde.

Visites de la Bundesmarine à l'étranger

Au cours de l'année 1969, les bâtiments de la Marine Fédérale allemande ont effectué 97 croisières à l'étranger. 93 manœuvres se sont déroulées en dehors des eaux territoriales. 130 ports et 13 pays furent visités.

Les bateaux-écoles „GORCH FOCK” et „DEUTSCHLAND” ont à eux seuls visité 11 pays au cours de leurs croisières d'écologie à l'étranger.

Transbordeur de containers

Les chemins de fer fédéraux ont installé à la gare de triage de Trêves-Ehrang un nouveau pont transbordeur de containers de 35 tonnes. Il permet de passer du transport fluvial au transport ferroviaire.

Cérémonie du souvenir

La „Fondation et l'Œuvre d'Entraide du 20 juillet 1944” a procédé le 9 avril, jour anniversaire de l'assassinat à Flossenbuerg de sept résistants, à l'inauguration d'une plaque commémorative, en présence des familles et amis des victimes ainsi que des représentants du monde laïc et ecclésiastique.

Les noms des sept personnes, dont notamment celui de l'Amiral Wilhelm CANARIS qui avait encouragé l'activité des résistants, sont gravés dans le granit provenant des carrières dans lesquelles les détenus du camp de Flossenbuerg devaient travailler.

Une liaison des réseaux navigables

Une liaison des réseaux navigables de la France et de la République fédérale est

prévue dans un délai de six à huit ans.

La Commission franco-allemande pour les réformes de structures, qui s'est réunie en février dernier à Bonn, a décidé d'établir un programme à ce sujet.

Marine marchande

La marine marchande allemande est en pleine extension. Les statistiques publiées par l'Association des armateurs allemands annoncent qu'en 1969, 102 nouveaux navires, réalisant 642.544 tonneaux de jauge brute, ont été mis en service tandis qu'on en retirait 95 autres plus anciens. L'âge moyen des bâtiments est maintenant de 9 ans et demi contre 10 l'année dernière.

Kielerwoche 1970

La semaine de Kiel se déroulera cette année du 20 au 28 juin sous le signe absolu des régates olympiques de 1972.

Les sportifs de tous les continents testeront donc les possibilités du plan d'eau au cour des sept jours de régates traditionnelles. Une „Journée Olympique” permettra à ceux qui le désirent de visiter les maquettes des installations olympiques projetées de Kiel et Munich.

Un anniversaire sera célébré le 20 juin en même temps que l'ouverture de la semaine de Kiel, en effet le canal de la Mer du Nord à la Baltique, entre Kiel et Brunsbüttelkoog, fêtera ses 75 ans de service.

L'importance de ce canal n'est plus à démontrer : 250 navires y passent chaque jour. Un timbre de 20 pfennings, ayant pour motif un navire de haute mer traversant le canal de Kiel, sera édité le 18 juin par les Postes fédérales allemandes à l'occasion des 75 ans du canal.

La Semaine de Kiel voit chaque année un grand nombre de navires de guerre de toute nationalité y faire escale, ils furent au nombre de 20 en 1969 parmi lesquels 1 brésilien et 1 américain.

D'une rive à l'autre

Le pont transbordeur de Rendsburg, dans le Schleswig-Holstein, qui permet de traverser le Canal de Kiel, est certainement le moyen le plus original de joindre à pied sec les deux rives. Il fonctionne sans défaillance depuis 57 ans et représente une rareté en matière de transports. Suspendu à douze gros câbles d'acier à quarante mètres sous le viaduc supportant la voie ferrée, il effectue le trajet d'une rive à l'autre en deux minutes et dans un silence presque absolu à quatre mètres au-dessus du niveau de l'eau. Lorsque les bateaux sont à l'hor-

zon il faut attendre, car ces derniers sont en effet prioritaires sur cette voie d'eau importante.

Navire météo

Un navire météorologique sera équipé par la République fédérale en vue de participer au projet de différents pays de créer un service météorologique dans l'Atlantique. Les moyens de financement ont déjà été inscrits au budget prévisionnel de 1970.

Chasseur de mines

Le premier chasseur de mines de la Bundesmarine vient d'entrer en service ; il s'agit notamment du dragueur „FULDA”, lequel a subi de notables modifications. Tous les équipements nouveaux qui ont été installés à bord sont d'origine britannique.

Maxi-containers

Le plus gros cargo à containers du monde a été lancé en février dernier à Hambourg. Ce géant de 27.000 tonneaux de jauge brute a été réalisé par un chantier naval et baptisé „SYDNEY EXPRESS” conformément à sa destination : le transport de containers entre l'Australie et la République fédérale. En 1968/69, le chantier naval avait déjà livré deux autres bâtiments, l'„ELBE EXPRESS” et l'„ALSTER EXPRESS”. Le troisième de la série, équipé spécialement pour le transport de containers, a une longueur de 225,83 m, une largeur de 30,50 m et une capacité de charge d'environ 33.700 tonnes. Il peut transporter jusqu'à 1.508 containers de 20 pieds, dont 862 en cale répartis dans six compartiments différents et 646 autres répartis en quatre couches superposées sur le pont. Le bateau peut atteindre une vitesse maximum de 22 nœuds.

Passage du Tropique du Capricorne

Deux frégates l'„EMDEN” et le „KLÖLN” avec un total de 420 hommes d'équipages ont appareillé de Wilhelmshaven le 18 avril dernier pour Rio de Janeiro, Buenos-Aires et Porto Belgrano. Ce sont les premiers bâtiments de la Bundesmarine qui passeront le Tropique du Capricorne.

Nouveau musée de la navigation

Un rêve de vieux navigateurs est en train de se réaliser à Bremerhaven, la ville située à l'embouchure de la Weser, le port de voyageurs le plus important d'Allemagne, a commencé à mettre sur pied une exposition maritime d'un genre exceptionnel. Le but du projet est un musée sur terre et en mer qui, du point de vue de la multitude et de l'originalité des pièces exposées, ne trouvera pas son pareil sur le continent. L'histoire de la navigation maritime se ver-

ra conférer un centre qui abritera notamment l'héritage du Musée allemand de la Navigation détruit en 1944 à Berlin.

Au cœur de la ville, un vaste bassin a été transformé en un musée à ciel ouvert.

Une flotille de vétérans y a jeté l'ancre à tout jamais au pied d'une tour de radar moderne. A côté du trois-mâts „SEUTE DEERN", vieux de cinquante ans, un bateau-phare encore plus ancien a mouillé pour toujours. Pendant ces décennies, il avait indiqué la direction d'Hambourg aux cargos et paquebots passant au large de l'embouchure de l'Elbe.

Le troisième bâtiment à se joindre au groupe de vétérans a été il y a quelques semaines un baleinier norvégien. La proue relevée et armée de son canon à harpons, ses 381 tonneaux de jauge ont encore réussi à parcourir les 650 milles marins qui le séparaient de Bremerhaven.

Rien d'étonnant puisqu'il s'agit de son „port natal" où il largua les amarres pour la première fois il y a de cela une trentaine d'années.

Après deux années environ de travaux de construction, le musée se dressera juste à côté de l'exposition flottante. Le joyau en sera un voilier de la Hanse datant du 14e siècle. Celui-ci avait été découvert grâce à des ouvriers qui, heurtant la coque d'un vieux bateau, lors de travaux d'excavation sur les rives de la Weser, avaient informé les autorités.

Cette trouvaille fut une sensation pour la science : les madriers en bois de chêne que le sable avait recouverts au cours des siècles appartenaient à un type de bateau construit au Moyen Age pour la flotte commerciale de la puissante Ligne hanséatique. Jusqu'alors, les chercheurs ne connaissaient leur existence que par l'intermédiaire de chroniques de l'époque.

Ce n'est pas sans peine, ni frais élevés que l'on réussit à extraire les différentes parties du bâtiments, qui accusent un poids total de plus de 70 tonnes et qu'il avait fallu soumettre à un traitement préliminaire pour éviter qu'elles ne se désagrègent.

La conservation définitive et la reconstitution du voilier en pièces sera réalisée dans le nouveau musée.

Un hall comportant un bassin de 27 mètres de long et huit de large servira de chantier. Le voilier y flottera dans un liquide spécial destiné à l'imprégner.

Durant les premières années, les visiteurs ne pourront toutefois admirer le bâtiment restauré qu'à travers une paroi de verre.

Navire expérimental

Le premier navire commercial à propulsion nucléaire construit en Europe, l'„OTTO HAHN" a été déclaré apte à la navigation en haute mer à l'issue d'une période d'essais de quatre semaines qui s'est terminée récemment dans l'Océan Atlantique.

Ce périple d'un mois, le troisième voyage effectué par le navire en haute mer, a essentiellement servi à vérifier le fonctionnement des réacteurs dans des conditions météorologiques défavorables.

L'exploitation des données recueillies principalement par les appareils de mesure installés au niveau du réacteur doit servir à la construction de nouveaux réacteurs à l'usage de la navigation. Les essais qui viennent de se terminer concernaient surtout le flux de neutrons au sein du réacteur en fonction de mouvements du navire. Lorsque le navire quitte la verticale - des écarts de 20 degrés d'arc ont été mesurés de part et d'autre - le volume des bulles de vapeur émises dans le réacteur est sujet à des modifications, ce qui pourrait influencer le flux des neutrons et la puissance instantanée du réacteur.

Avant que des bâtiments de commerce à propulsion nucléaire puissent être fabriqués en série, il s'agit de mettre à l'essai un réacteur assez grand pour assurer la rentabilité d'un tel navire. Sa jauge devrait dépasser les 200.000 tonneaux.

A remarquer que l'„OTTO HAHN" n'a toujours pas le droit de jeter l'ancre dans des ports étrangers. Etant donné qu'il n'existe pas encore des conventions internationales sur la circulation de bateaux à propulsion nucléaire, le gouvernement fédéral doit conclure des accords bilatéraux. La procédure prend beaucoup de temps vu que les ratifications de tels accords sont soumises à des délais. Un porte-parole du ministère fédéral de l'Education et des Sciences a cependant fait connaître que de tels accords pourraient être passés dans les prochains mois, les négociations préliminaires ayant déjà abouti dans une large mesure.

C'est donc avec un retard de quelques mois que l'„OTTO HAHN" pourra entreprendre les transports prévus de minerais de fer. L'utilisation du navire en tant que minéralier entre les ports du nord de la Scandinavie et les ports allemands, la prochaine étape du programme expérimental, doit permettre de réduire de moitié environ les frais de transport de ces minerais. Ils ne montent actuellement à quelques 3,5 millions de DM par an.



Le Commandant G. GOOR.

j. verleyen

Dans les deux premiers articles d'introduction du sujet (NEPTUNUS 1969/6 et 1970/1), je vous ai beaucoup parlé du Commandant G. GOOR. Il conviendrait de vous le présenter un peu mieux avant de nous laisser entraîner par lui sur les rives et sur les eaux des lacs africains.

On se fait toujours une fausse idée du Commandant G. GOOR, lorsque l'on ne le connaît que par le portrait figurant au Musée Royal de l'Armée et qui a été assez largement diffusé. On s'attend à voir un homme assez mince et doux. En réalité, le commandant est grand et fort. On voit tout de suite que c'est un marin qui a commandé sur mer. Dieu lui a donné longue vie et vraiment on est tenté de dire : la marine cela conserve !

Marie, Albert, Paul, Adolphe, **Georges**, GOOR est né à Louvain, le 11 mai 1880 et il fit ses études complètes d'humanités au Collège de la Trinité ; il appartenait à une famille aisée et nul n'aurait pu croire, alors qu'il était enfant, qu'il allait choisir la voie rude et dure du métier de marin.

Chose curieuse, il ne semblait pas du tout avoir été prédestiné à devenir le grand combattant qu'il a été. En effet, lorsque Georges GOOR eut vingt ans, il fit partie de la levée de 1900 et dut se présenter, comme tous les citoyens de son âge, au tirage au sort qui existait encore. Et il tira un „ bon ” numéro, le 2276. Le voilà dispensé du service militaire et versé à la Garde Civique. Car il y avait à Louvain une Garde Civique depuis l'indépendance belge et elle comprenait un bataillon d'infanterie et une Compagnie de Chasseurs-Eclaireurs volontaires qui était vraiment issue de la Révolution.

50 ANS APRES



activité
navale belge 14-18

3

Vue prise en 1906, à bord du "Ville d'Ostende" au cours d'une croisière en Mer du Nord par beau temps. De dos, le Commandant Paul Smits, à ses côtés, le 1er Lieutenant Koen et au milieu, debout, le Lieutenant G. GOOR.

Elle fit son devoir en 1914 et, avant cela, eut à remplir un très douloureux devoir, auquel notre Georges GOOR aurait pu être mêlé, en réprimant des émeutes qui étaient fréquentes en cette période d'agitation sociale dans une ville assez industrielle. Le soir du 18 avril 1902, ce fut particulièrement grave : les émeutiers assiégeaient la maison du Ministre SCHOLLAERT qui se trouvait chez lui. Ils étaient tellement surexités qu'ils lui auraient fait un mauvais sort s'ils avaient pu pénétrer dans l'immeuble. La Garde Civique, seule force du maintien de l'ordre à l'époque (les premières unités mobiles de Gendarmerie ne furent créées qu'en 1913), se trouva dans la cruelle nécessité de faire les sommations et, comme celles-ci ne servaient à rien, de tirer dans la foule. Des victimes sont tombées et il faut le déplorer car c'étaient des idéalistes ou même d'inoffensifs passants atteints par les balles perdues. Et à cette occasion, le Gouvernement, la Chambre et le Sénat rendirent hommage à l'esprit de devoir de la Garde Civique de Louvain.

Eh bien, Georges GOOR, je crois qu'on ne l'a pas vu souvent à la Garde Civique de Louvain. En effet, la mer l'avait appelé très jeune. Est-ce parce que Louvain est relié à la mer par un canal dont on célèbre actuellement le deux centième anniversaire et que l'Etat va reprendre car le canal Louvain-Malines appartient à la Ville de Louvain ? Toujours est-il qu'il avait entamé la dure route qu'il fallait suivre alors pour devenir officier de marine. Il est bon de rappeler ici que ce n'est qu'à partir de 1904 et encore grâce à une association privée (l'Association Maritime Belge) que notre pays disposa d'un navire-école afin d'éviter aux aspirants officiers la vie infernale qu'il

leur fallait mener sur des bâtiments étrangers. Le Commandant GOOR n'a pas connu ce temps-là. Qu'on en juge !

Du 10 mars 1895 au 29 décembre de cette année, il sert en qualité de mousse sur un voilier allemand le FORTUNA et il va à Valparaíso. Le FORTUNA était un trois-mâts-barque en fer de 978 tonneaux, construit en 1869 sur les chantiers Reihestig Schiffwerke à Hambourg. Il appartenait à l'armement C. WEHRHAHN de Hambourg et était commandé par le capitaine W. ROBARTH.

Le 26 mai 1896, il s'embarque à nouveau, toujours en qualité de mousse sur un voilier anglais cette fois, et il va à San Francisco. Le MANCHESTER était un quatre-mâts-barque en acier de 3.046 t. construit en 1892 sur les chantiers de W. DOXFORD and Sons Limited à Sunderland. Il était la propriété de la Manchester Sailing Ship and Co Ltd (filiale de la J. JOYCE and Co mieux connue) de Liverpool. Le capitaine était J.E. HICKS. Voilà donc notre gamin déjà „Cap Hornier” et il a vu Valparaíso et San Francisco, comme chantent les marins.

Du 6 juillet 1897 au 2 octobre de cette année, il navigue en qualité de novice sur un navire belge et il va à Matadi. L'ALBERTVILLE (1er du nom) était un vapeur de 3.953 tonnes construit en 1896 sur les chantiers Six Raylton Dixon Co Ltd à Middlesborough pour le compte de la Compagnie Belge

L'avis mixte "Ville d'Anvers" en escale à Ymuiden le 12 avril 1909.

Le "Ville d'Ostende" était un voilier intégral qui assurait pendant trois à quatre mois de l'été la surveillance de la pêche maritime en Mer du Nord. Le Commandant GOOR affectionnait ce voilier qui lui rappelait ses souvenirs de mousse à bord du "Fortuna" et du "Manchester". Au retour d'une croisière, nous voyons ici



Maritime du Congo d'Anvers. Le capitaine était anglais, il s'appelait Morgan. Le 2 août 1898, il s'embarque à bord du BRUXELLESVILLE (1er du nom) à destination du Congo. Le BRUXELLESVILLE était un vapeur de 3.898 tonnes construit en 1898 sur les chantiers Six Raylton Dixon déjà cités, pour compte de la Société Maritime du Congo d'Anvers. Le capitaine était J.T.H. Taggenbrock. On sait que la Compagnie Belge Maritime du Congo et la Société Maritime du Congo sont les prédécesseurs de la Compagnie Maritime Belge. Cette fois, Georges GOOR navigue en qualité de 3ème officier. En effet le 8 août 1898, il a reçu son brevet de 2ème Lieutenant au Long Cours. Il l'était donc lorsqu'il s'est présenté au tirage au sort dont j'ai parlé et c'est pour cela qu'il y a peu de chances qu'on l'ait vu à la Garde Civique de Louvain.

Le 8 juillet 1901, il embarque sur le STANLEYVILLE, toujours à destination du Congo. Le STANLEYVILLE (1er du nom) était un vapeur de 4051 tonnes construit en 1899 sur les chantiers Six Raylton Dixon, déjà cités, pour le compte de la Compagnie Belge Maritime du Congo. Le capitaine était J.B. Sparrow.

Du 5 septembre 1901 au 16 juillet 1903, il navigue sur les navires belges ALBERTVILLE, ROUMANIE, COCKERILL et Princesse ELISABETH. Il va au Congo, à Bilbao et à Braïla. Maintenant, il est 2ème officier car le 7 novembre 1901, il a reçu son brevet de 1er Lieutenant au Long Cours. L'ALBERT-

le " Ville d'Ostende " remorqué entre les estacades du port dont il porte le nom.



VILLE (2ème du nom) était un vapeur de 3.805 tonnes construit en 1898 sur les chantiers de Middelborough déjà cités. Il appartenait à la Compagnie Belge Maritime du Congo et était aux ordres du capitaine F.W. Tubbs. Le ROUMANIE (1er du nom), qui fut torpillé en 14/18 appartenait à l'Armement Deppe. Ce vapeur de 2.593 tonnes avait été construit en 1892 sur les chantiers anglais Richardson Duck and Co à Stockton. Le capitaine semble être un belge puisqu'il se nomme J. Coppens.

Le COCKERILL de l'armement et sorti du chantier du même nom datait de 1901 et jaugeait 2441 tonnes. Il était aux ordres du capitaine Férauge. Le PRINCESSE ELISABETH appartenait également à l'armement Cockerill qui l'avait fait construire sur son chantier en 1902. Ce navire de 2450 tonnes était commandé par le capitaine Rein.

C'est en qualité de premier officier que Georges GOOR s'embarque le 1er août 1903 sur le ROUMANIE déjà cité et le 27 mars 1904 sur le PRINCE ALBERT. Il fait escale à Alexandrie et à Gênes. Le PRINCE ALBERT de 1810 tonnes appartenait à l'Armement L. Dens. Il avait été construit en 1904 sur les chantiers Tyne Iron Schipsbuilding Co Ltd à Newcastle. Il était commandé par le capitaine Drost.

Enfin, vient le dernier embarquement pour la marine marchande. Cette fois c'est en qualité de 4ème officier mais sur un paquebot de 12.760 tonnes de nationalité américaine. Le FINLAND, port d'attache New York, appartenait à l'armement International Mercantile Marine Co de New York et avait été construit en 1902 sur les chantiers de W. Cramps and Sons Co à Philadelphie. C'est avec lui que G. GOOR fait un voyage à New York en avril 1904. Cet armement était du même groupe que la Red Star Line et s'occupait sans doute aussi principalement du transport d'émigrants qui était encore prospère de ce temps.

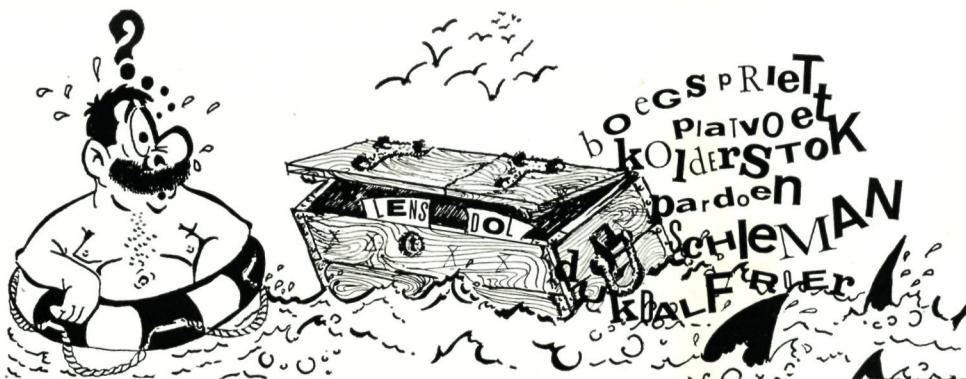
Le 6 mai 1905, G. GOOR est nommé Lieutenant de la Marine de l'Etat et affecté aux malles Ostende-Douvres et aux croiseurs garde-pêche. Et très vite sa préférence pour les croiseurs garde-pêche va se révéler et il parvient à y être affecté le plus souvent possible. Voilà donc Georges GOOR affecté au VILLE D'OSTENDE et au VILLE D'ANVERS. Sa carrière de combattant va pouvoir débuter. Après des années de service principalement sur les avisos, Georges GOOR est mis en congé sans traitement pour un an, le 27 février 1911, pour aller remplir une mission de pêche au Congo et c'est comme cela qu'il se trouvera à pied d'œuvre quand on aura besoin de lui sur le lac Tanganika.

Voilà donc en très bref la carrière de ce grand marin au moment où il arrive au lac Moero. A partir du prochain article, nous allons laisser la parole au Commandant et c'est lui qui nous emmènera par le récit et l'image sur ce lac.

(*) P. SCARCERIAUX me faisait remarquer à cette occasion combien à l'époque, dans la marine marchande belge, il était rare de trouver un navire de construction belge et combien il était rare de trouver un capitaine belge. Ce n'est que vers 1910, grâce à la ténacité de l'Académie de Marine que l'usage s'est généralisé chez nos armateurs de confier leurs navires à un capitaine belge.



j. dreesen

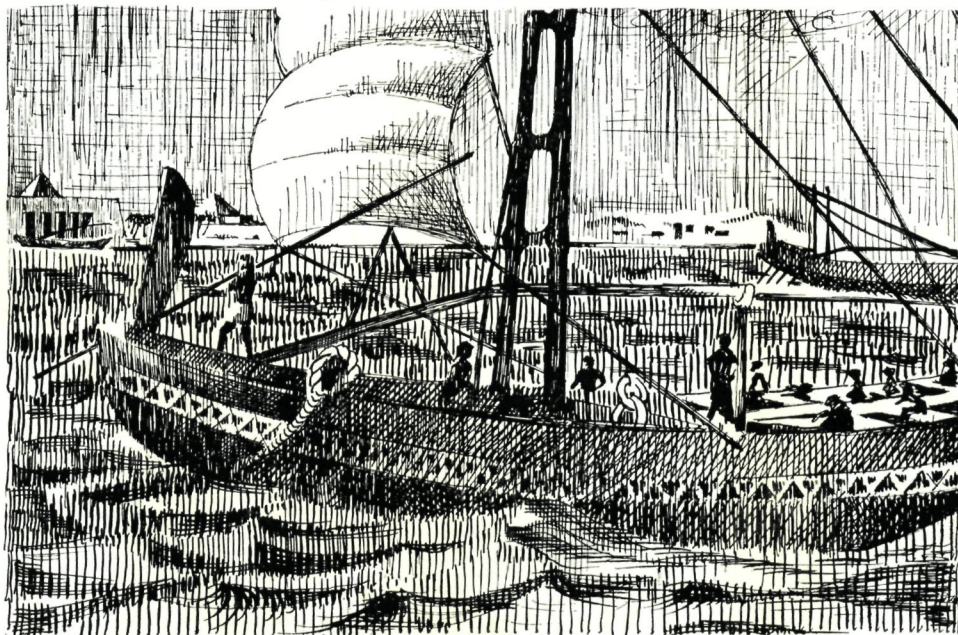


de slaggaard

De eenvoudigste manier om in een ondiep vaarwater de diepte te peilen is door gebruik te maken van de SLAGGAARD. (Fr. LANCE DE SONDRE - Eng. POLE of SOUNDING POLE).

Een slaggaard is een lange ronde gladgeschaafde stok waarvan het boven-einde voorzien is van een DRUIF (*) en die over z'n ganse lengte voorzien is van een maatverdeling in PALMEN (**) of decimeters.

Men onderscheidt twee soorten : de lange slaggaard van 6 meter lengte en de korte slaggaard van 4,40 meter. Om de slaggaard behoorlijk te merken wordt hij, meestal om de twee of drie decimeter, afwisselend in het wit en zwart geschilderd, terwijl de verdeling in decimeters met witte of zwarte



SLAGGAARD STEKEN OP DE NIJL IN DE TIJD VAN DE PHARAO'S.

(*) DRUIF.

Min of meer ronde kop bv. aan een bootshaak. Eertijds werd de knop achter aan een kanon aldus genoemd.

(**) PALM.

Als lengtemaat eigenlijk de breedte van een hand aan de binnenzijde, later gesteld op een decimeter. In de zeevaartmiddens was dit de maat volgens dewelke in de zeehavens de diameter van het masthout werd berekend, vb. een mast van 20 palm omtrek.

getallen wordt aangegeven alnaargelang ze in het zwarte of witte gedeelte van de stok een aanduiding geven. Ieder getal geeft de afstand aan van zijn onderkant tot het uiteinde van de slaggaard.

Het gebruik van deze stok om de diepte te peilen noemt men **SLAGGAARD STEKEN**.

De **SLAGGAARD STEKER** gaat voorin of voorop het vaartuig staan, dan wel op een **LOODBORDES** of tegen een **LOODMAT** die aan de buitenkant van de reling bevestigd is. Hij pakt de slaggaard in of nabij zijn zwaartepunt beet en laat hem, met een draaiende beweging in het verticale vlak, met zijn onderuiteinde zover mogelijk voor zijn standplaats in het water komen. Terwijl door de vaart van het schip de slaggaard meer vertikaal komt te staan, laat de man hem door zijn handen glijden waarbij hij hem zo diep mogelijk in het water steekt tot hij de bodem raakt. Op het ogenblik dat de slaggaard vertikaal staat voelt hij de grondsoort aan en leest hij aan de hand van het met boven het wateroppervlak aangebracht getal de diepte af. Deze **PRAAIT** hij uit waarbij uit traditie nog veelal de oude aanduiding palmen wordt gebruikt in plaats van decimeters.

Heeft hij geen grond gevoeld dan praait hij het door hem afgelezen aantal palmen voorafgegaan door de zinsnede „geen grond”. Ten einde gemakkelijk de diepte te kunnen aflezen als de stok door haar vertikaal heen draait, verdient het aanbeveling de merktekens naar zich toe te draaien.

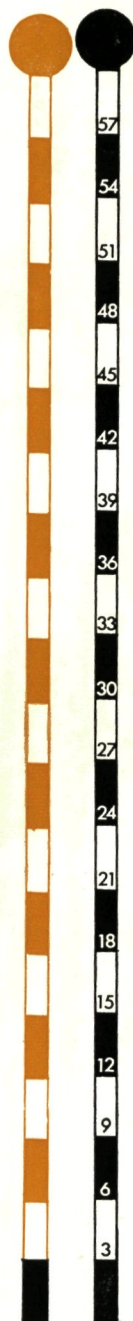
Deze manier van diepen komt op grote zeeschepen niet te pas, maar wordt sedert mensengeheugen bij de kustvaart en de binnenvaart gebruikt. Ook tegenwoordig is de slaggaard op veel kustvaarders en binnenschepen nog een courant gebruiksvoorwerp, alhoewel de normalisatie en de betoming van de rivieren ook hierin verandering brengen.

Op onze Belgische binnenschepen komt de slaggaard nog wel eens voor. Men herkent hem gemakkelijk omdat onze schippers hem afwisselend rood-wit schilderden en het onderende over een afstand van één voet in het zwart. Op onze binnenwaters weinig gebruikt krijgt hij dan veelal een ereplaats aan boord.

In sloepen en kleinere jachten die geen slaggaard voeren is het op ondiepe wateren een praktische methode op een **BOOTSHAAK** of een **VAAR-** of **PIKHAAK**, een verdeling in centimeters aan te brengen en met een **TURKSE KNOOP** de diepgang van de boot aan te geven.

GAARD komt van het oudere **GARD** dat in het middelnederlands **GAERT** geschreven werd in de betekenis van „tak, twijg, roede” (het engelse woord **YARD** is hiermee nog verwant).

SLAG heeft als verouderde betekenis in de zeevaart, het aanlopen van de bodem op een zekere diepte als teken dat men een bank of kust nadert. Het komt nog voor in de verbinding **SLAG KRIJGEN VAN EEN ONDIEPTE** - de nabijheid ervan **onverwacht door loden** bespeuren.





MAQUETTISME



MODELBOUW



BESTE VRIENDEN MODELBOUWERS

Dit tweede gedeelte wil ik beginnen met een belangrijk hoofdstuk: het tin lassen. Men vindt weinig modelbouwers die met succes laswerken uitvoeren. Dit kan over het algemeen verklaard worden door een tekort aan informatie en niet door gebrek aan kundigheid.

Om tin laswerk te verrichten dient men te beschikken over een soldeerijzer, decapeermiddel en lasstaven.

De lasbout

Ziehier de tekening van een lasbout (fig. 1), gemakkelijk te vinden in de handel, capaciteit 60 Watts. Prijs 100 à 150 fr. en die best kan gebruikt worden voor modelbouw.

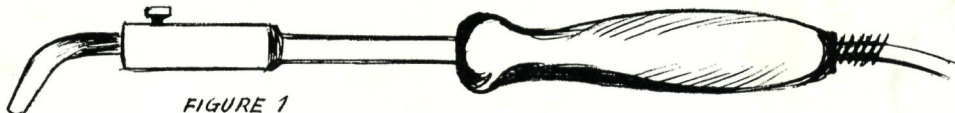


FIGURE 1

De decapeermiddelen

Voor onze modelbouw raad ik het gebruik van laspleister af.

Deze biedt het nadeel het te lassen gedeelte aan het oog te onttrekken. Vloeibare decapeermiddelen worden aanbevolen voor het uitvoeren van kleine lasnaden. De eenvoudigste methode bestaat erin spiritus van zout te gebruiken (wordt in drogisterijen verkocht).

Voor het lassen van zink wordt zuivere spiritus van zout gebruikt, voor de andere metalen wordt hij eerst onzuiver gemaakt door er een stuk zink in onder te dompelen. Deze vloeistoffen dienen bewaard te worden in glazen flesjes voorzien van een plastiek stop.

De lasstaaf

De lasstaaf met harsziel (fig. 2) die gewoonlijk gebruikt wordt voor radioreparaties is best geschikt.

Laten we nu de werkwijze uiteenzetten

CHERS AMIS MODELISTES

Je voudrais commencer cette deuxième partie, par un chapitre très important: la soudure à l'étain.

Très rares sont les modélistes qui pratiquent des soudures avec succès.

L'échec est dû généralement à un manque d'information. Et n'allez surtout pas croire que votre habileté est en cause.

Pour souder à l'étain il faut avoir un fer à souder, du décapant et de la soudure.

Le fer à souder

Voici le dessin d'un fer à souder (fig. 1), très répandu dans le commerce (Capacité 60 Watts. Prix: 100 à 150 francs) et qui convient parfaitement pour le modélisme.

Les décapants

En ce qui concerne notre travail, je déconseille la pâte à souder.

Celle-ci a le désavantage de masquer l'endroit à assembler.

Le décapant liquide est plus pratique pour les petites soudures. Le plus simple est d'utiliser l'esprit-de-sel (vendu en droguerie).

Pour souder le zinc, l'esprit-de-sel est employé pur, pour les autres métaux, il faudra le dénaturer, en y plongeant un morceau de zinc. Ces liquides doivent être conservés dans des flacons de verre, avec bouchon en plastique.

La soudure

Le fil de soudure à âme de résine (fig. 2), qui est d'usage courant pour les travaux de radios, nous convient.

Expliquons maintenant la façon de procéder pour souder au fer à souder.

voor het lassen met de lasbout.

Het vertinnen van het uiteinde van de lasbout. Om dit te verwezenlijken dient men het uiteinde te vijlen tot men de natuurlijke kleur van het koper verkrijgt. De lasbout inschakelen, laten verwarmen gedurende vijf à tien minuten. Vanaf het ogenblik dat de lasbout goed warm is, de lasstaaf over de vier vlakken van de punt van de lasbout wrijven. Hiermede is het uiteinde van de lasbout vertind. Het metaal dat gelast dient te worden moet altijd gereinigd worden, m.a.w., het moet zijn natuurlijke kleur vertonen. Om dit te verwezenlijken gebruikt men **best** schuurpapier of de vijl.

Indien men twee koperen draden dient te lassen gaat men als volgt te werk:

Op de te lassen uiteinden der draden brengt men een druppel gedestilleerd spiritus van zout aan, dan bij middel van de vertinde en goed verwarmde lasbout brengt men de punt ervan tegenaan. Eenvoudiger kan het dus niet.

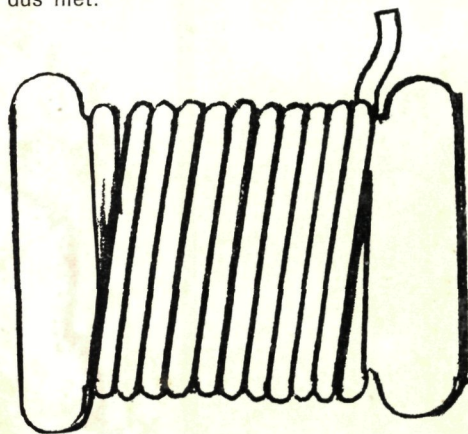


FIGURE 2

Bouw van het model

Alles gezegd zijnde over het laswerk kan men met de volgende faze beginnen, nml. deze handelend over de bouw van het voordek, het schansklee en het 4" kanon (102 mm).

In de farde vindt men de plans van de eerste plaat die een zicht van de „de Brouwer” weergeeft welke in vijf werk-fazen verdeeld is.

In elk der fazen vindt U cijfers welke overeenstemmen met de werkplaten dat men zal moeten uitvoeren.

Etamage de la panne (la panne est l'extrémité du fer à souder). Pour cela, limez le bout de la panne, pour lui donner la couleur du cuivre naturel.

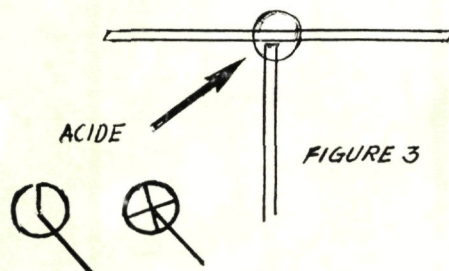
Ensuite branchez le fer et laissez chauffer cinq à dix minutes. Quand le fer est bien chaud, frottez votre soudure sur les quatre faces du bout de la panne.

Le tour est joué, la panne est étamée.

Le métal que l'on doit souder doit toujours être très propre, autrement dit, il doit avoir sa couleur naturelle. Pour cela, employez le papier de verre ou la lime.

Si nous avons à exécuter un assemblage de deux fils de cuivre (fig. 3), nous pratiquerons comme suit:

A l'intersection des fils nous déposons une goutte d'esprit-de-sel dénaturé, puis avec le fer bien chaud et étamé, nous y appliquons le bout de la panne: c'est aussi simple que cela.



Construction du modèle réduit

Le chapitre de la soudure étant terminé, nous pouvons aborder la phase suivante de la construction, phase qui concerne la plage-avant, le pavois et le canon de 4 pouces (102 mm) de notre maquette.

Dans la farde des plans, la première planche donne une vue du „de Brouwer”, qui est fragmentée en cinq phases de travail. Dans chacune des phases: des chiffres, qui correspondent aux planches du travail que nous aurons à effectuer.

Planche 1/1

Le plomb et l'aluminium sont les matières de base nécessaires à la construction des pièces 1, 2, 3, 4, 5, 6.

En principe, ces pièces sont constituées de plusieurs morceaux, assemblés à la colle „Rectavit”, ou „UHU contact”.

Tout ce qui est cylindrique peut être découpé dans des clous, du fil de fer ou de cuivre.

Plaat 1/1

Lood en aluminium zijn de nodige basis-elementen voor de bouw van de stukken 1, 2, 3, 4, 5 en 6.

In principe bestaan deze delen uit verscheidene stukken welke aaneengelijmd worden bij middel van „rectavit” lijm of „UHU contact”.

Al hetgeen cilindrisch is kan uit nagels, ijzeren of koperen draad afgesneden worden.

Ik geef nochtans de voorkeur aan plastic dat gemakkelijker gesneden en geschilderd wordt.

Er blijft ons nog een moeilijk werk over. Het lijmen dezer kleine deeltjes.

Het mondstuk van een lijmtube is doorgaans te groot om de kleine hoeveelheid lijm te debiteren die men voor ons werk nodig heeft. Daarbij komt nog dat de lijm te dik is. Om hieraan te verhelpen heb ik het volgende uitgedacht.

Ik gebruik een hypodermisch plasticen spuitje met plasticen zuiger. Deze spuit dient van een dunne naald voorzien. De lijm welke verdund wordt door bijvoegen van 25 à 30 % azijngeest dient goed gemengd te worden bij middel van een stokje waarna alles in de spuit gegoten wordt. De zuiger wordt op de spuit aangebracht en het luchtledige wordt verwezenlijkt. De spuit is klaar voor het gebruik!

Dit systeem biedt twee voordelen :

1. de aangebrachte lijm wordt voor 50 à 60 % opgeslorpt ;
2. haar aanwending is eenvoudig.

U kunt best een kant van enkele tienden van een millimeter dikte van lijm voorzien.

Opmerking :

Vooraleer de stukken te schilderen doet men best 4 uur te wachten, zoniet loopt men het risico dat de lijm niet houdt.

Plaat 1/2

De stoomwindas van het voordek bezorgt ons wel wat last. Doch dank zij de gegevens van de foto en van het plan kan men een aannemelijk resultaat bewerkstelligen.

Bij het bekijken van de foto bemerkt men een hoofdas op dewelke verscheidene stukken aangebracht werden. Deze kan men bij benadering verwezenlijken door gebruik te maken van stukken plasticchede afkomstig van geïsoleerde elektrische draad (men beschikt over een hele gamma diameters). De tandwielen van afgedankte uurwerken kan men best benutten.

De koppen van de windas welke zich aan elk uiteinde bevinden worden uit hard hout

J'ai cependant, un penchant pour les matières plastiques, qui sont plus faciles à couper et à peindre.

Il reste un point délicat ! Le collage de ces petites pièces.

Les tubes ont un embout trop grand pour débiter une quantité de colle à la mesure de notre travail. En plus de cela, la colle est trop épaisse. Pour y remédier j'ai un procédé qui donne toute satisfaction, j'utilise tout simplement une seringue hypodermique en plastique, avec piston en plastique. Il faut munir cette seringue d'une aiguille fine.

La colle, introduite dans la seringue, est allongée de 25 à 30 % d'acétone.

Bien mélanger avec un bâtonnet, replacer le piston, et faire le vide d'air.

L'outil est dès lors prêt à l'emploi.

Ce système que je vous propose a deux avantages :

1. la colle appliquée sur une pièce, se résorbe d'environ 50 à 60 % ;
2. son application est facile.

Vous pouvez par exemple enduire de colle la tranche d'une tôle de quelques dixièmes de millimètres d'épaisseur.

Remarque

Avant de peindre les pièces, attendre que la colle ait séché pendant 24 heures, sous peine de les voir se décoller.

Planche 1/2

Le treuil (winch) à vapeur de la plage avant est certes un travail délicat. Mais à l'aide des détails de la photo et du plan, nous pouvons obtenir un bon résultat.

En étudiant la photo du winch, nous remarquons un axe principal, sur lequel se trouvent un tas de pièces. Celles-ci peuvent être simulées en grande partie par des morceaux de gaine plastique, qui proviennent des isolants de fils électriques (leurs diamètres sont très variés).

Les engrenages proviennent d'une ancienne montre.

Les poupées de treuil, qui se trouvent à chaque extrémité de l'axe, sont en bois dur ou en métal, façonnées à la lime ou au tour.

Le bâti, ainsi que les flasques sont en plomb.

Les volants peuvent être confectionnés de deux façons différentes (fig. 3).

1. A la façon d'un volant de „Citroën” à un rayon, sans soudure, le fil est tordu en forme.
2. En quatre parties, soudées à l'étain.

of uit metaal gemaakt bij middel van vijl of draaibank.

Het geraamte en de zijwangen worden uit lood vervaardigd. De stuurwielen kunnen op twee verschillende wijzen vervaardigd worden (fig. 3) :

1. zoals het stuurwiel van een „Citroën“-wagen, met een spaak zonder lasnaad, de draad wordt in de vorm gewrongen ;
2. in vier delen, met tinnen lasnaad.

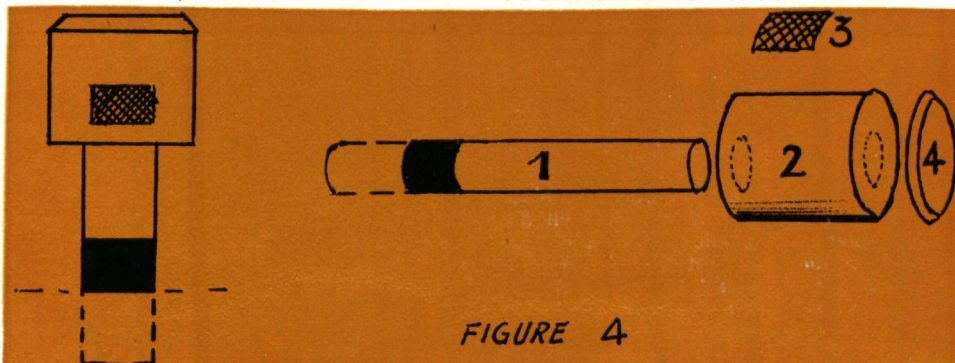


FIGURE 4

Het schilderen

De overheersende kleuren zijn het zwart en het heel bleke, bijna wit, grijs.

De stuurwielen zijn in gebroken wit.

(Niet vergeten de roestsporen, heel lichtjes, na te bootsen).

Plaat 1/3

Het schanskleed wordt uitgesneden uit een stuk aluminium of uit bristol. De basis van dit schanskleed wordt in het zwart geschilderd, de breedte van deze band is 1 mm.

Deze zwarte rand vindt men overal terug over gans het schip ; aan de basis van elk schot.

Ziehier twee uitvoeringsmethoden :

1. uit zwart zijdepapier repen snijden van 1 mm breedte bij middel van een scheermesje en lijmen met „rectavit“ of „UHU-contact“ ;
2. met pen en chinese inkt lijnen trekken van 1 mm dikte.

Precies werk doch vlugger gedaan.

De driehoekige versterkingen worden uit dezelfde materie vervaardigd zoals deze gebruikt voor het maken van het schanskleed.

Al deze stukken worden gelijmd aan het schanskleed en aan het dek.

Al de stukken A en B die luchtkokers uitmaken zullen hetzij gedraaid worden of uit vier delen vervaardigd worden (fig. 4).

De basis van elke luchtkoker zal met 5 mm

La peinture

Les couleurs dominantes sont le noir et le gris très clair presque blanc.

Les volants sont en blanc cassé.

Ne pas oublier les trainées de rouille (très légères).

Planche 1/3

Le pavois sera découpé dans un morceau d'aluminium ou de bristol.

La base du pavois est peinte en noir, la largeur de ce liseré est de 1 mm.

Cette bande noire se retrouve partout sur le bateau, au pied de toutes les cloisons. Voilà deux façons d'exécuter ce travail :

1. Dans du papier de soie noir, coupez des bandes de 1 mm avec une lame de rasoir et collez avec de la „Rectavit“ ou „UHU contact“.
2. Tracez à la plume avec de l'encre de chine, le trait de 1 mm.

Travail plus délicat, mais plus rapide.

Les renforts triangulaires sont pris dans la même matière que le pavois.

Toutes ces pièces seront collées contre le pavois et le pont.

Toutes les pièces A et B, qui sont des prises d'air, et que nous rencontrerons au cours de notre travail, seront tournées dans la masse ou construites en quatre pièces (fig. 4).

La base de chaque prise d'air sera allongée de 5 mm, pour pouvoir être fixée dans le pont.

La manche à air (G) est en cinq pièces (fig. 5).

La pièce (A) est un bille, dont on lime une face et qui vient se coller sur un cône tronqué (B) en bois dur. Le tout est placé sur un disque en plomb de 2/10 d'épaisseur (C).

Deux petites poignées (D) sont collées de part et d'autre de la manche à air.

verlengd worden om op het dek te kunnen bevestigd worden.

De luchtkoker (G) bestaat uit vijf stukken (fig. 5).

Het stuk A is een kogeltje waarvan 1 kant gevijld en gelijmd wordt op een afgeknotte kegel (B) uit hard hout. Het geheel wordt op een loden plaat geplaatst van 2/10 dikte (C).

Twee kleine handvatten (D) worden aan weerszijden van de luchtkoker gelijmd.

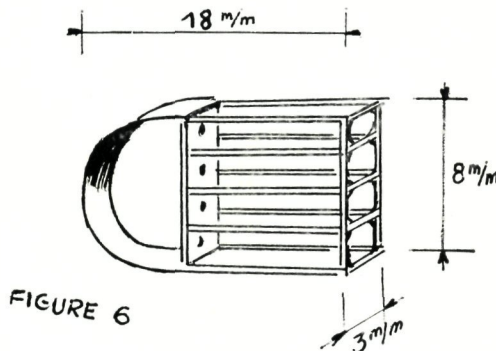
Voeg een weinig verf tussen A en B om de hoek af te ronden en aldus een harmonisch geheel te vormen.

De rollen (E) en (F) zijn ook gelijmd stukken.

Na deze geschilderd te hebben worden ze omwonden met zwart garen.

Het moet U niet verwonderen als ik U niets vertel over de uitvoering van stukken die geen probleem daarstellen.

In het centrum van het voordek (juiste plaats bepalen op plan 1/100) bevindt zich een platform waarop het „vier duim“-kanon geplaatst wordt.



Plaet 1/4

De koepel van de „vier duim“ wordt vervaardigd uit zacht hout waaraan de afmetingen die op het plan aangeduid zijn gegeven worden.

Het gebruikt gereedschap bestaat uit vijl en zaag.

Het afgewerkte stuk wordt voldoende geschuurd vooraleer geschilderd te worden. Aan weerszijden van het kanon (voorzicht) worden er drie loden platen gelijmd die in het donkergrijs geschilderd worden, dus iets donkerder dan het geheel van het kanon. Tussen deze platen die we pas gelijmd hebben een stuk zwarte bristol lijmen zoals de plaat 1/4 aangeeft.

Comblez le point entre A et B par de la couleur pour atténuer l'angle, et donner une forme plus harmonieuse à l'ensemble.

Les tambours (E) et (F) sont aussi des pièces collées.

Quand ces pièces sont peintes, enroulez sur chacune d'elle, du fil à coudre noir.

Ne vous étonnez pas si je passe sous silence la construction des pièces dont l'exécution est simple.

Au centre du pont-avant (voir endroit exact sur le plan au 1/100), se trouve la plate-forme qui doit porter la tourelle du canon de „quatre pouces“.

La planche 1/3 ne donne pas les caractéristiques de cette pièce.

Les voici : diamètre du disque : 33 m, épaisseur : 1 mm.

Vous avez le choix entre le bois ou le plomb.

Ce socle doit en réalité et contrairement à la planche 1/4, déborder légèrement la tourelle du „quatre pouces“.

Planche 1/4

La tourelle du „quatre pouces“ est un bloc de bois tendre, façonné aux dimensions du plan.

Les outils employés sont la lime et la scie.

La pièce terminée sera poncée très sérieusement, avant d'être mise en couleur.

De chaque côté du canon (face avant), trois plaques de plomb sont collées et peintes d'un gris un peu plus foncé que l'ensemble du canon.

Entre ces plaques, que nous venons de placer, collez un morceau de bristol noir comme l'indique la planche 1/4.

Le tube du canon est fait de bois dur ou de métal, façonné au tour ou à la lime.

Sur chaque côté de la tourelle, est fixé un panier „porte-rockets“ dont voici les dimensions (fig. 6).

Le fin du fin

Je voudrais revenir à la peinture de notre maquette.

La couleur dominante est le gris, mais si nous peignons le tout de cette façon, il n'y aura aucune vie sur notre modèle, et l'œil ne sera pas frappé par le contraste des couleurs. Le bateau qui sort du chantier a une couleur uniforme, ce qui n'est pas à son avantage. Il devient beau après quelques années de service, lorsque la mer lui a donné une patine, que les matelots du pont ont repeint certaines pièces du bateau, et que la rouille a fait son apparition de-ci de-là.

De plaat 1/3 geeft ons uitvoeringsdetails van dit stuk.

Ziehier dan deze gegevens : diameter van de plaat : 33 mm, dikte : 1 mm.

U hebt de keus tussen hout of lood.

Dit voetstuk moet in werkelijkheid en in tegenstelling met hetgeen de plaat 1/4 voorstelt uitsteken buiten de koepel van het „vier duim“-kanon.

De loop van het kanon wordt uit hard hout of uit metaal vervaardigd en gedraaid met de draaibank of bij middel van de vijl.

Aan weerskanten van de koepel worden de „draag-rockets“ geplaatst die de hiernavolgende afmetingen hebben (fig. 6) :

Het neusje van de zalm

Graag zou ik even terug willen komen op het schilderen van ons model.

De overheersende kleur is het grijs maar indien alles in deze kleur gebeurt wordt het te eentonig voor het oog. Het schip dat pas van de werf komt vertoont eveneens één enkele kleur. Het wordt schoner van uitzicht na enkele jaren dienst nadat lucht en zee er een patina aan gegeven heeft, de matroosjes hier en daar bijgeschilderd hebben en dat roest haar intrede gedaan heeft. Mijn zienswijze zal misschien wel tegengesproken worden maar me dunkt dat men een actief oorlogsschip, verhard en vermoeid van het zwaar werk niet mag gelijkstellen met een schip dat pas te water gelaten werd en dat te veel gelijkenis vertoont met een plezierschip.

Laten we terugkomen naar ons onderwerp, het schilderen van het model.

Gewoonlijk ga ik als volgt te werk :

Ik maak drie verfpotten klaar met ieder een grijs dat ietwat verschilt. Ieder stuk schilder ik dan met een ander grijs.

Het hout valt moeilijk te schilderen, het vraagt veel voorbereidend werk vooraleer de laatste verflaag te ontvangen.

Het aanbrengen van schilderslijm brengt de nodige en vlugge oplossing. Dit bestaat erin op het hout papier of metaal te lijmen vooraleer met het schilderen te beginnen.

Doch het bouwen van modellen betekent veel meer dan het verzorgen van het schilderwerk.

Haal het beste uit de details van de foto's om aldus de stukken het meest de werkelijkheid te doen benaderen.

Een goede raad, wees veeleisend van uzelf, het is de beste waarborg om goede resultaten te bekomen.

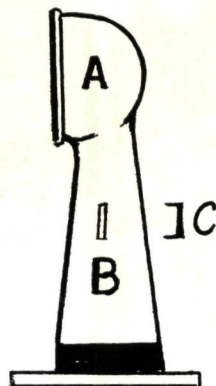


FIGURE 5

Ma façon de voir n'est peut être pas partagée, mais je crois, que l'on n'a pas le droit de confondre un bateau de guerre actif, coriace et fatigué avec le bellâtre qui sort du chantier et qui a trop tendance à ressembler à un bateau de plaisance.

Ne nous écartons pas plus de notre sujet et revenons à notre peinture.

Je pratique généralement de la façon suivante :

Je prépare trois pots de couleur de gris de nuance très légèrement différente, et chaque fois, que j'ai une pièce à peindre, je prends une couleur différente.

Le bois est très difficile à peindre, il demande beaucoup de préparation, avant de pouvoir recevoir la dernière couche de couleur.

Le marouflage apporte une solution rapide et nette. Cela consiste à coller sur le bois, du papier ou du métal avant de peindre.

Mais le modélisme ne se limite pas à une belle peinture.

Tirez le maximum des détails de vos photos, et complétez ainsi les pièces que vous faites, afin de serrer la vérité de plus près.

Un bon conseil : soyez très exigeants envers vous-même, et vous aurez de bons résultats.

ZEEHAVENDAGEN 1970

Van 18 april tot 4 mei j.l., hadden te Brugge de Zeehavendagen 1970 plaats.

Brugge stond een halve maand compleet in het teken van de havens, de scheepvaart, en alles wat er omheen draait. Een brede waaier festiviteiten en manifestaties werd op touw gezet, en geruggesteund door een stevige organisatie.

75 jaar geleden stemde de Kamer der Volksvertegenwoordigers de konventiewet die de aanleg van de nieuwe haven van Brugge-Zeebrugge besliste. Het is iedereen bekend dat de uitbouw van deze haven met talloze moeilijkheden en hindernissen gepaard ging. Sinds enkele maanden werden er eindelijk duidelijke en konkrete vooruitzichten geopend. Een betere gelegenheid om dit alles in de brede aktualiteit te stellen kon derhalve niet worden gevonden dan deze zeehavendagen.

Kolloquium

Op wetenschappelijk vlak werd de nadruk gelegd op een internationaal kolloquium dat werd ingericht door het Europa-Kollege en waaraan werd meegewerkt door talrijke deskundigen uit gans West-Europa. Dit kolloquium had plaats op 16, 17 en 18 april, en had als centraal thema: de toekomst van de Europese havens. Ondergeschikt aan dit thema werd nog gehandeld over de functie der havens, over de evolutie van de scheepvaarttrafiek, de industriële functie der havens, de economische aspecten en technische evolutie van schepen en havens, de investeringspolitiek die moet worden gevoerd, enz., terwijl daarnaast een vergelijking werd gemaakt van de activiteiten in de diverse havens. De rapporten van dit kolloquium zullen naderhand in boekvorm worden uitgegeven.

Internationale Maritieme Tentoonstelling

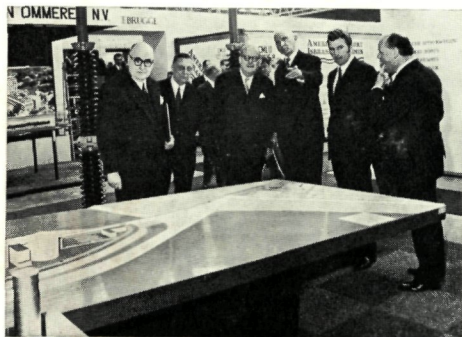
Tijdens de duur der Zeehavendagen werd in de beurszalen een internationale tentoonstelling ingericht in het teken van „De Noordzeeroute”. Het betreft een organisatie van de MBZI waaraan wordt deelgenomen door meerdere belangrijke bedrijven die in de sektor gesitueerd zijn, zoals EBES, het havenbedrijf van Antwerpen, de havendienst van Gent, het havenbedrijf van Oostende, en voor wat het buitenland betreft de havendiensten van Duinkerken, Le Havre, Londen, Dover, Vlissingen, Terneuzen en Amsterdam. Zullen er verder tegenwoordig zijn: de Belgische en Britse spoorwegen, de generale staf van de Zee-macht, het centrum voor Maritieme Informatie, het bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart, en verscheidene scheepvaartlijnen.

In het kader van deze tentoonstelling werd door het centrum voor Maritieme Informatie op woensdag 22 april van 14 tot 17 uur een bijzondere voorlichtingsvergadering georganiseerd ter intentie van studenten, schoolhoofden, leraars en belangstellende ouders, om volledige inlichtingen te verschaffen over de toekomstmogelijkheden die de koopvaardij te bieden heeft. Deze vergadering had plaats in de konferentiezaal van de beurszalen, en was dusdanig opgevat dat de belangstellenden een privaat gesprek konden voeren met vooraanstaande personen uit de maritieme wereld.

„Schip en Zee in boek en prent”

Onder bovenstaand motto werd door het stadsbestuur in het Provinciaal Hof een tentoonstelling ingericht die in hoofdzaak de aandacht wil vestigen op de talrijke en soms verrassende implicaties van de zee in ons bestaan. Zoals een boek een spiegel van het leven kan zijn, werd gepoogd van deze tentoonstelling een spiegel van de zee te maken. Er werden uitsluitend boeken tentoongesteld uit de stadsbibliotheek en dit werd dan een kollektie die ging van de wiegedrukken tot de pockets. Zo werden boekwerken getoond over de zee : biologie, mytologie en folklore ; over vis, visvangst en vissers ; over de kust en meer bepaald de Belgische kust ; kaarten van de kust ; monografieën over badplaatsen en enkele recente werken over de haven van Brugge-Zeebrugge.

In verband met schip, scheepsbouw en scheepvaart waren er oude en nieuwe boeken te zien over schepen en het bouwen van schepen en schaalmodellen, over kaarten en andere hulpmiddelen bij de scheepvaart ; enkele werken over het zeerecht en tot slot ook werken over de zeilsport.



Kamervoorzitter A. VAN ACKER en Burgemeester P. VANDAMME bij de opening.

Zeeshopping

Rond de Zeehavendagen werd eveneens een commercieel kleurtje gehangen, dit met het inrichten van een shopping-center in de bovenzalen van de stadshallen. In diverse shops, werd alles wat verband houdt met haven en zee, gezondheid en ontspanning, toerisme en vakantie, strandmode en gastronomie tentoongesteld. Bijzondere zorg werd besteed aan het kader en de decoratie, door de Raad van de Middengroepen, die voor de organisatie instond werd hiervoor beroep gedaan op de inrichters

van „Bouwen Wonen Nu” die ter zake reeds vaker blijk hebben gegeven van hun kwaliteiten.

Op de tentoonstelling was er een aangepaste versiering met zeekaarten, seinvlaggen, semaforen, scheepslantaarns, scheepsbellen, water en bloemen, matrozenhumor en matrozenmuziek, een cartonale, degustatie van zeevruchten, een matrozenkroeg, kookdemonstraties, een disco-bar, enz., voorzien.

Smulkroeg

Een heel aparte attractie was de smulkroeg in de benedenzaal der hallen. Het betrof een organisatie van de Brugse Horecabedrijven, alwaar naar hartelust kon gegeten en gedronken worden. De prijs werd heel eenvoudig berekend, nl. 3 fr. per minuut dat men zich in de kroeg bevond.

De Zeemacht

Ook vanwege de Zeemacht is er ruime medewerking gekomen.

De medewerking van de Zeemacht werd o.m. verleend onder de vorm van concerten door de muziekkapel van de Zeemacht. Er was een optreden voorzien tijdens de plechtige openingsdag, terwijl verder een wandelconcert gehouden werd op 23 april, een garnizoenconcert op 27 april en een militair galakoncert in de stadsschouwburg op 24 april. Bij deze gelegenheid was de muziekkapel omringd door het meisjeskoor van het St.-Andreaslyceum en het koor 2e Scook uit Zedelgem.

Verder had de Zeemacht een fel opgemerkte stand op de Internationale maritieme tentoonstelling. De tentoonstellingsploeg van ZSI/IRP onder de dynamische leiding van 1LV Destanberg verdient dan ook alle lof.

De stand Zeemacht had heel wat sukses bij de prominenten !



„Brugge op de drempel van zijn industriële revolutie ”

Door „Moritoen ” werd in het concertgebouw op maandag 20 april te 19.45 u. een ontmoeting ingericht rond bovenstaand thema. Het werd een historische verkenning van het Brugge op het einde van de 19e en het begin van de 20e eeuw, dit op basis van het boek „Emiel Van den Abeele, een vechter ”. Er werden eerst vier sektievergaderingen gehouden waarop resp. gehandeld werd over: Brugge wil een zeehaven; de politieke strijd en evolutie te Brugge; de Brugse families en de sociaal-economische toestanden te Brugge. Tijdens de plenaire vergadering werd gesproken door Dries Van den Abeele, auteur van het boek, dr. Romain Van Eenoo, werkleider aan de Gentse rijksuniversiteit en auteur van diverse merkwaardige studies over Brugge, en Valeer Arix, programmator BRT West-Vlaanderen.

De bijeenkomst werd ingericht in samenwerking met de heemkundige en toeristische verenigingen uit het gewest.



Dhr. burgemeester van Brugge bij de stand van Neptunus.

Voordrachten en Tentoonstellingen

Nog in het kader van de Zeehavendagen werden door de „Kring voor Zeevaart en Overzeese Belangen” in het Concertgebouw verscheidene voordrachtavonden ingericht over de zeevaart, de zeevisserij, de scheepvaart en de havens, enz.

Bijzondere tentoonstellingen werden er voorts georganiseerd in volgende bankinstellingen: jachtingartikelen in de Bank van Brussel; zeeschilderijen van Th. Van Beveren benevens een verzameling schelpen in de Brugse Bank; scheepsmakettes in de Generale Bankmaatschappij; een expo

„Brugge en de zee in de oude kartografie ” in de AnHyp; scheepsmakettes, fotopanelen en scheepsmateriaal in de Kredietbank; makettes, scheepsmeeubelen, zeekaarten en marines in de ASLK; de zee en de havens in de Bank van Roeselare en West-Vlaanderen; Brugge Zeestad (met plans, maketten, gewestplan van de maritieme regio Brugge-Zeebrugge, ontworpen door prof. M. Anselin enz.) in de Bank van Parijs en de Nederlanden.

Propaganda

Buiten een lijvige programmabrochure - 104 blz. - waarin men dag per dag en uur per uur de manifestaties kon volgen en waarin ook de deelnemers werden in voorgesteld, had de M.B.Z. gezorgd voor een werkelijk weelderige publiciteitsbrochure onder het motto „BRUGGE-ZEEBRUGGE - OPEN POORT OP DE ZEE ”.

Deze folder uitgegeven door de Maatschappij van de Brugse zeevaartinrichtingen N.V., komt op tijd, zeker voor wat deze internationale havendagen betreft, maar toch voornameel voor de eerder karige publiciteitsfolders aan te vullen.

De maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen wordt zich meer en meer bewust - daar zijn de havendagen het bewijs van - dat de public relations in deze tijd meer dan broodnodig zijn. De dynamische ploeg die nu aan het roer staat zal het wel niet zo gemakkelijk hebben tegen de stroom van publiciteit, propaganda enz. van de Antwerpse haven op te stomen, een nadere kennismaking met deze mensen van de M.B.Z. heeft ons echter overtuigd dat zij het aankunnen.

Zoals bij alles, staan of vallen echter de beste initiatieven naargelang de financiële ruggesteun. We hopen - zijn overtuigd - dat het Brugse Stadsbestuur dit inzielt.

Besluit

De internationale havendagen hebben de toekomstmogelijkheden van Zeebrugge niet alleen nogmaals in België aktueel gemaakt maar ze ook aangetoond op Europees vlak. Brugge-Zeebrugge zal niet alleen „een poort blijven op de zee ” dat is ze reeds ... maar gaat een toekomst als wereldhaven tegemoet.

e.v.h.



répertoire biographique

Guy de Namur
(B et M)

Commanda à la bataille de l'Ecluse (1340) le premier rang de la flotte anglaise. Commandait le „La Salle du Roi”, un des plus grands navires de cette flotte. Prit part à une autre action navale contre des navires de la flotte espagnole en 1350. Il était le beau-frère du roi Edouard III.

Gérard van Nuytwyck
(BW1)

Capitaine de Vaisseau. Commande en 1572, le „Pélican”.

Nysset Naese
AR 566

Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1674 le „Lièvre courant”, barque longue.

Pieter Nessen
AR 567

Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1695 le „St-Jan”.

Gaspard Nebuens
aussi **Nebbens**
AR 567
* HMS Royalist.

Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1696, la frégate „St-Pierre”.

Arnould de Nederbeen
(H.M.)

Capitaine de vaisseau 1549-1551. Commande le „Vliegende Gryp” de 65 hommes - sert sous l'amiral van Meckeren, prend part à plusieurs missions d'escorte de convois, et à la démonstration navale que fait van Meckeren avec 6 navires devant le Conquet (1551).

Cornil Naekins
(H.M.)

Capitaine corsaire de Dunkerque 1558.

Neelten
(H.M.)
AR Chambre des Comptes
24788 - 24791

Capitaine corsaire originaire de Flessingue opérant de Dunkerque pour le compte du Roi. Commande, le 5 août 1595, un navire de 80 Tx, 12 canons, 100 hommes tant flamands que wallons, prend d'assaut un convoi de 30 navires marchands qu'il ramène triomphalement à Dunkerque, au large de la côte belge, est attaqué par 3 navires hollandais, perd un bras au combat : accablé sous le nombre, Neelten cherche à s'échouer à Blankenberghe, puis plutôt que de se rendre, il met le feu aux poudres : celles-ci, mouillées par le combat, fusent, mettant le feu au navire et Neelten périt dans ce combat. Les survivants de son équipage furent pendus en Hollande.

Cornil Noet

Capitaine de vaisseau de 1624-1628. Sert sous Ravrele, sort de Dunkerque le 24 j. 1624, force le blocus en plein jour avec 4 navires, malgré les 18 navires hollandais du blocus, les attaque et fait quelques prises. Le mauvais temps sépare les 4 navires, Ravrele est jeté à la côte près de Boulogne, un autre s'échoue sur les rochers de la côte française et Noet rallie seul le port. En 1627 il sert dans l'escadre de Francesco de Ribera, forte de 14 vaisseaux et 3 pataches, montées par 2.500 hommes et de 16 corsaires de l'armateur particulier d'Ostende Van de Walle. Ils mènent campagne contre les Anglais et font un butin tel que l'émotion est forte à Londres. L'escadre fait, en 1628, 31 prises. C'est à la suite de ces actions que l'amiral hollandais Piet Hein fut chargé de venir bloquer les ports de Dunkerque et d'Ostende.

Antoine Nelst
(H.M.)

Capitaine corsaire 1634.

Noortman
(H.M.)

Capitaine corsaire de Dunkerque 1635.

Pierre Noyssen
(H.M.)

Capitaine corsaire de Dunkerque 1629.

Pierre Nierinck

Capitaine corsaire de Dunkerque. Commande la „Santa Clara ” 1643.

Roque Nicasio
(H.M.)

Capitaine de vaisseau. Commande le „Buen Suceso ” en 1652, sert sous l'amiral Cornil Meyne, prend part au combat d'Oleron en 1648 contre l'escadre de l'amiral Vendôme. Son escadre est en 1652, après la reprise de Dunkerque par l'Espagne, incorporée à la flotte d'Espagne et cesse de combattre sous le pavillon à la croix de Bourgogne pour battre celui d'Espagne.

O

Ortelius Abraham

A. Dertels de son vrai nom, célèbre cartographe anversois appelé le Ptolémée du XVI^e siècle, naquit à Anvers le 2 avril 1523 de parents fortunés originaires d'Augsbourg.

Joos Olivers ou Olivier
(BWI) (H.M.)

Capitaine de Vaisseau en 1547-1579, il commande en 1548-49-50 le „Dragon ” de 125 Tx dans l'escadre de 11 navires du Vice-Amiral de Flandre, Jan de Croesere, chargée de la protection des pêcheurs et de l'escorte des convois. Le pays a, cette année-là, trois escadres en mer, aux ordres de G. van Meckeren, André de la Capelle et de Croesere, pour „résister aux roberies, pilleries et incursions des Ecossois de plusieurs pirates et autres étrangers hantans la mer”. En 1572 Olivers sert sous l'amiral comte de Boussu contre les Gueux et la flotte de Hollande, et commande le Saint Georges.

Louis Olivers
Don Diego Luis de Olivera
(H.M.)

Vice-Amiral - Maître de Camp - Commande en 1624 l'escadre de Dunkerque. Le 15 juin 1624, il appareille à la tête de 7 navires : il a l'ordre de rallier à San Sebastien la flotte espagnole qui doit cingler vers le Brésil pour chasser les Hollandais de San Salvador. Une escadre hollandaise de 16 navires commandée par Mooy Lambert (le même qui en 1622 fit un si mauvais parti à Jan Jacobsen) a mis le blocus devant le port de Dunkerque. Olivera appareille de nuit ; malheureusement un de ses galions touche sur un banc et tire un coup de canon pour demander du secours ; les Hollandais alertés, attaquent et concentrent leurs feux sur le navire-amiral et le coulent, Olivera passe sur un autre de ses navires et mène son escadre dans les Downs où les Hollandais le poursuivent. L'un des vaisseaux d'Olivera commandé par le capitaine Jacques Colaert trompe l'ennemi par une manœuvre habile et réussit à passer au travers de la flotte de Mooy Lambert ; les quatre galions de Flandre à son exemple attaquent par surprise. Olivera s'est jeté sur le navire du vice-amiral hollandais ; un combat terrible s'ensuit et ne s'achève qu'à la mort des deux amiraux. Olivera est gravement blessé à l'œil. Pendant qu'il reçoit les derniers sacrements un boulet les emportent, lui et l'aumônier le père Bray. Mooy Lambert est tué au cours de l'action. Les trois autres navires de l'escadre sont saufs.

Lors de l'impression du n° 1/70 de notre revue, des erreurs se sont glissées dans ce répertoire biographique ; nous prions les lecteurs de ne pas nous en tenir rigueur.

Voici les corrections : page 74 : Laurent Meyne remonte d'un paragraphe (1633 - Inhabile ... vague) ainsi que Cornil Meyne (Vice-Amiral 1636-1652 ... Amiral Meny). Et nous avons maintenant Jean Maes comme capitaine de Dunkerque 1643-1644. Page 76 : Mathieu Maes prend la place de Jean Maes, et Jean Maertens celle de Mathieu Maes.

Pour nos lecteurs qui collectionnent les listes de ce répertoire biographique, nous avons le plaisir de consacrer une page à la correction intégrale de ces erreurs.

ERRATA

Laurent Meyne
(H.M.)

1633 - Inhabile au service du Roi, se voit confisquer ses gages et est banni pour 20 ans ; contremaître sous Jean Poere, il est élingué par une vague.

Cornil Meyne
(H.M.)

Vice-amiral (1632-1652). Sert sous Michel Dorne en 1636, et attaque avec 6 galions, une flotte hollando-britannique de 44 navires escortés par 6 vaisseaux hollandais. Revient vainqueur de ce combat ayant enlevé 14 navires marchands et 3 navires de guerre. Commande en 1652, le „San Salvador” et prend part au combat de l'île de Ré sous les ordres de l'amiral Meny.

Jean Maes
(H.M.)

Capitaine de Dunkerque 1643-1644.

Mathieu Maes
(H.M.) Gerb.

1612-1668. Amiral de Flandre et vice-amiral de l'armée navale espagnole (26 juillet 1647). Il commence sa carrière comme charpentier de marine, étudie l'hydrographie, est reçu pilote puis se distingue dans la marine royale à l'expédition de Flessingue (1635-36) que l'Espagne tente de reprendre aux Hollandais et est promu lieutenant de vaisseau. En 1647, il sert devant Naples sous le commandement de Don Juan d'Autriche et sauve celui-ci de la flotte française qui avait coupé son navire du gros des forces. L'amiral se maria à Dunkerque en 1654 et se retira en Espagne lorsque Dunkerque devint définitivement français (1662). Il mourut à Cadix en 1668 âgé de 57 ans. On lui fit des funérailles magnifiques ; il fut embaumé et inhumé au couvent des Recollets. Son fils termina également sa carrière comme Vice-Amiral de la Flotte espagnole.

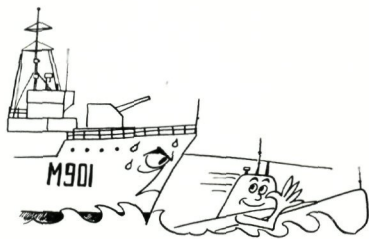
Jean Maertens
(H.M.)

Capitaine corsaire de Dunkerque 1641-1642. Combat l'amiral Tromp qui bloque les ports belges. Prend un navire anglais de 24 c. qui transportait 40.000 florins d'argent et 9 barres d'or de 8 à 10 livres. Ce fut une de ces années où la course, bien que durement contrée par la flotte hollandaise, fit les plus gros profits.

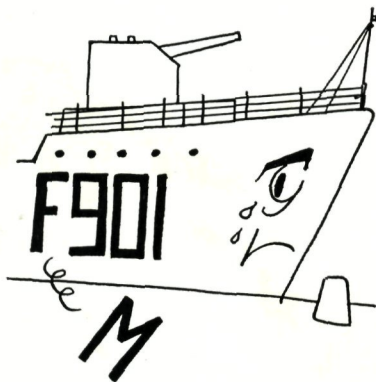
a propos d'escorteurs

Ce qui suit est extrait des mémoires de l'Aspirant de Marine **Fortuné de Guignard**.

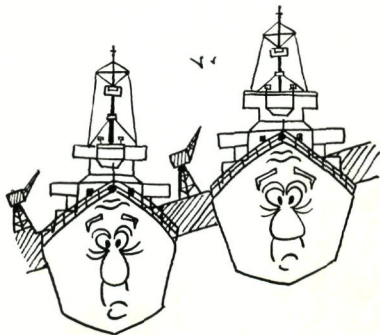
Des piètres chasseurs de sous-marins



Le "M" fit place à un "F"



Les deux premières Algérines moururent au port de grand âge...



Contribution belge à l'OTAN, six navires d'escorte de convois ont été alignés par la Belgique de 1949 à 1969. C'étaient les dragueurs-escorteurs „Gerlache”, „Lecoinge”, „Demoor”, „Dufour”, „Van Haverbeke” et „de Brouwer”, connus plus familièrement sous le nom d'Algérines, nom donné au premier de la série, par les Canadiens.

Lancés à partir de l'année 1941, ces vaisseaux étaient plus grands, (respectivement 72 m.h.t., 1335 T et 65 m.h.t., 925 T.), que les corvettes „Godetia” et „Buttercup” qui, sous le pavillon belge, escortèrent les convois au cours de la seconde guerre mondiale. A court de dragueurs, à court d'escorteurs, l'Amirauté britannique n'avait pas craint de concevoir des navires capables d'assumer à la fois ces deux missions : ce furent les Algérines.

Le cours des choses devait pourtant démontrer que, quoique excellents navires de mer, les Algérines étaient de piètres chasseurs de sous-marins car les sous-marins les gagnèrent rapidement de vitesse. Ils devinrent piètres dragueurs également dès l'apparition des mines magnétiques à haute sensibilité qui exigèrent que l'on construisit des navires en bois, à haute spécificité.

Et ils perdirent alors leur classement de dragueurs de mines. Le „M” qui précède les chiffres d'immatriculation peints sur la coque et qui veut dire „dragueur” dans l'OTAN, fit place à un „F” pour „frégate”, ce qui constitua, dirent les mauvaises langues, la transformation principale qu'ils subirent pour figurer dans la catégorie des escorteurs ! N'empêche que comme tels ils pouvaient encore terminer honorablement leur carrière de bons et robustes serviteurs, ce qu'ils firent d'ailleurs, à condition d'être affectés à l'escorte du trafic côtier, trans-Manche et Mer du Nord, où on le croit généralement, le danger de voir opérer des sous-marins n'est pas bien grand !

Dans les mains de nos marins, ils draguèrent encore de nombreuses zones dangereuses, firent bon nombre d'exercices, exécutèrent de nombreuses missions, (la garde-pêche en ces années-là fut assurée principalement par eux), et ils furent en outre souvent au Congo où ils s'illustrèrent „certain jour” mais ceci est une autre histoire.

Voyant vieillir sa flotte, l'Etat-major s'inquiéta de bonne heure du remplacement de ces escorteurs, et l'on vit nombre de jolies frégates étrangères relâcher, comme par hasard en nos ports et faire monter l'eau à la bouche de nos commandants, remplir de rêve les yeux des aspirants et d'envie le cœur et les reins des équipages toujours condamnés à dormir en hamac ce qui était très déconsidéré en ce temps là ! Mais hélas, les cordons de la bourse de la Défense restaient serrés, le „Sésame-ouvre-toi” n'avait pas été trouvé.

Les deux premières Algérines moururent un beau jour au port, de grand âge (1959).

On put les remplacer dare-dare par deux autres du même type, un rien plus jeunes, que le Canada put nous offrir sur contrat MDAP c'est-à-dire sans bourse délier. On leur donna pudiquement le nom des deux mourantes, „Lecoinge” et „Dufour”. Six est égal à six, l'honneur était sauf et nos obligations vis-à-vis de l'OTAN respectées !

Et l'on se remit en quête du Sésame ; et les Algérines de leur côté se remirent à expirer l'une après l'autre.

Faute de grives on mange des merles ; le dragage des mines fit prime sur le marché et l'on fit beaucoup de bruit autour de cette spécialité à laquelle il est vrai que les Belges excellent.

Et ils y excellent d'autant plus que les autres Marines, tout en alignant le nombre de dragueurs qui leur est indiqué par l'OTAN, s'en désintéressent volontiers, ravies de trouver quelqu'un qui s'en charge.

Comprenez donc : ce n'est pas à la tête d'une escadrille de dragueurs qu'un Cap'tain peut prétendre faire assez d'étincelles pour espérer devenir un jour Amiral !

C'est alors qu'on donna une autre destination à la „Gerlache” : elle devint mère d'une escadrille de dragueurs et si l'on peignit un grand A pour „auxiliaire” sur sa coque, les transformations ne s'arrêtèrent pas là : on lui retira son canon de 4 pouces qu'on remplaça par un tambour de drague et on la bourra de pièces de rechange pour ses poussins (1959).

Une seule Algérine finit avec gloire ses vieux jours : c'est le „de Moor”. C'est lui qui fut choisie pour porter l'expédition scientifique menée par l'université de Liège sur les récifs coralliens de la Grande Barrière d'Australie : neuf mois de campagne dans des eaux peu sûres et mal connues où les cartes marines portent, au centre de grands blancs, les mots peu rassurants de „some more reefs” (encore quelques récifs).

Le „de Moor” en sortit pour entrer dans la gloire, il a été filmée comme une vedette, son nom s'écrivit dans les journaux et la littérature en parla.

Mais pendant ce temps là, ses frères, puis lui aussi, passèrent à la ferraille, sans qu'on vit flotter sur les eaux de nos bassins le moindre successeur à la vieille génération.

Mais où restent-ils donc ces escorteurs-là ? Cette fois, cela ne va plus, l'OTAN n'est pas contente et nous non plus !

Le „Godetia” à peine rodé (si on peut dire „rodé” pour un navire, il est vrai que celui-ci roule !) le „Zinnia” à peine lancé, l'état-major se jette sur le programme „escorteurs”.

On assainit tout d'abord la flotte car il s'agit de faire des économies (et de solides) : les navires de combat sont chers, un peu plus chers que nos „Zinnia” et „Godetia” qui sont pourtant de jolis morceaux. (En fait de jolis bateaux de guerre, mis à part le „Kamina”, la Belgique n'en a jamais eu d'aussi grands) *.

On envoie donc le „Kamina” à la ferraille car il commence à coûter un peu cher, le brave !

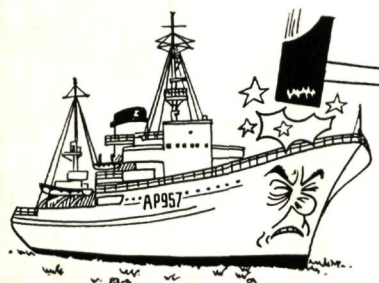
Puis on rend aux Américains toute une série de dragueurs. Ceux-ci étaient de la réserve, mais les années passant et les progrès de la technique s'en mêlant, leur appareillage électronique ressemblait de moins en moins à ce que l'on voit sur ceux qui ne sont pas en réserve. Moderniser le tout coûterait une fortune ; alors comme ils ont près de 18 ans et que cet âge n'est pas la prime jeunesse pour un navire en bois, on s'en défait ! Les Américains les reprennent et les redistribuent à d'autres marines qui n'ont pas les mêmes problèmes que la nôtre. Le potentiel de notre défense maritime semble fort entamé, n'est ce pas ? Cela est vrai pour ce qui est de l'escorte ; mais pour le dragage, pas trop vite ! : les méthodes nouvelles, les instruments nouveaux permettent à nos dragueurs d'abattre 6 fois plus de besogne qu'ils ne pouvaient en faire il y a à peine 10 ans. De ce côté-là, pour un temps on est tranquille, on comprime aussi les dépenses et même un peu plus qu'on ne le voudrait car l'armée de terre doit en faire autant (ordre du gouvernement !) et elle n'entend pas supporter tout le poids de la compression à elle seule : „Aviation ! Marine ! : Serrez d'un



Faire asser d'étincelles pour devenir Amiral...



Encore quelques récifs...

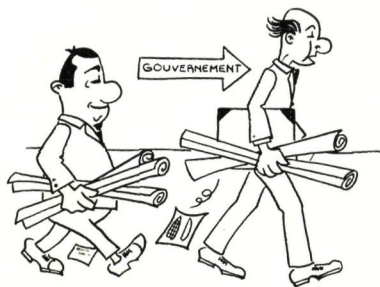


On envoie donc le „Kamina” à la ferraille...

* ZINNIA long. h. t. 99.50 m.



Un mur de quai pour les futurs escorteurs...



On obtient la permission d'entamer les études et plans de les escorteurs

cran la ceinture !" - Exécution. Les marins râlent, se plaignent et se lamentent. Mais construisent néanmoins à Zeebrugge, qui est en pleine expansion et qui fait rebelle à la Force Navale, un mur de quai pour ses futurs escorteurs ; on le construit „hors les murs” cette fois, au delà de l'écluse derrière laquelle la vieille base de réserve „ComresdepZeb” comme on disait dans le langage hoqueté des messages télégraphiques, s'endort doucement dans son bail emphytéotique qui la lie à Bruges la Maritimie.

Très tôt aussi les fondements d'une association entre les chantiers de construction navale sont jetés. Et on obtient la permission d'entamer les études et plans de ces escorteurs : c'est-à-dire que l'on prévoit le budget pour en payer l'étude qui est confiée à cette association renforcée d'officiers de marine. Le Gouvernement examinera cette étude lorsqu'elle sera terminée et choisira à ce moment là.

Ce qui est très sage, car ou bien on achète un navire tout fait, à l'étranger, comme l'aviation achète ses avions, et il reste à faire une prospection du marché afin de trouver quelque chose qui convienne à ses besoins et à sa bourse, ou on les construit soi-même et alors il s'agit d'en faire les plans et les études de manière à ce qu'ils conviennent à ses besoins et à sa bourse. L'Etat-Major, fort conscient du rôle économique que la flotte peut jouer par sa présence fréquente dans les ports étrangers, veut que nos navires qui battent pavillon belge soient de construction belge.

C'est logique. On n'achète pas du tout fait, donc on construit, et comme on ne s'entoure jamais d'assez de précautions (trop fort n'a jamais manqué, disent les marins bretons), on s'est assuré l'aide d'une grande marine alliée, la Marine Royale Néerlandaise en l'occurrence ; l'artillerie, ou plutôt l'armement, car il s'agit de l'ensemble „détection - conduite de tir - feu” sera celui des frégates anti-sous-marines de cette marine, ce qui simplifiera le problème des réparations, maintenances et approvisionnements et se rapprochera de la sacro-sainte loi de standardisation qui devrait faire la force de l'OTAN.

D'ores et déjà, un personnel soigneusement sélectionné est envoyé aux Pays-Bas pour y suivre des cours et apprendre le métier de l'escorte moderne. Et on assiste à la mise en place du second volet de la collaboration des marines belgo-hollandaises : celui de l'instruction „chasse anti sous-marine” qui est confiée à la Hollande, le premier volet ayant été la fusion des écoles de guerre des mines qui s'est faite à Ostende au profit des deux marines (1965).

Le dispositif est en place, il commence à tourner ! Quelles étapes a-t-on prévues ?

— Fin 1970, les directeurs des chantiers navals remettront au gouvernement leurs conclusions techniques, économiques et financières.

— Début 1971, pose de la première quille.

— En 1976 lancement du dernier navire de la série.

Voilà pour le timing, voyons maintenant ce que seront ces escorteurs.

Le vocable escorteur veut tout dire et ne rien dire, car on peut utiliser toutes sortes de navires pour en escorter d'autres : des corvettes, des frégates, des avisos, des canonnières, des vedettes rapides ou des croiseurs.

Ce qui importe de savoir c'est ce que l'on doit escorter, où et jusqu'où on doit le faire, et en prévision de quelles menaces et de quels dangers.

L'OTAN nous donne à escorter des navires marchands naviguant seuls ou en convoi, en Mer du Nord, Manche et Atlantique pour les protéger contre les attaques des sous-marins ennemis, ceci en „pool” avec les escorteurs étrangers.

C'est en épure, la mission de nos escorteurs.

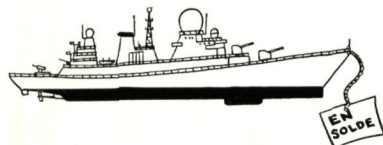
Pour savoir s'il faut construire un aviso, une canonnière, une corvette, etc. pour exécuter cette mission, bien d'autres éléments interviennent : d'abord, l'armement qu'on veut plus puissant que celui de l'ennemi : la taille du navire en découlera selon la bonne et vieille définition qui veut qu'un navire de guerre soit une „plate-forme d'artillerie flottante et mobile”.

L'ennemi qu'on choisit de combattre détermine l'armement que l'on porte et la vitesse à laquelle on veut l'amener. A vouloir se défendre ou attaquer tout ennemi, on en vient à construire des super-porte-avions et comme ces Goliath se font parfois battre par des petits David, on les protège par des anti-David ! Les navires de guerre modernes sont donc à destination particulière, on est loin de la polyvalence du dragueur-escorteur de la dernière guerre ! Même l'escorte se subdivise en „classes” puis en „vocations”, comme on dit. Les navires capables d'un appui feu antiaérien, en même temps que de chasser valablement le sous-marin sont des escorteurs de 4 à 6.000 T que l'on appelle encore pudiquement des frégates, mais qui ont le tonnage des croiseurs.

Spécialisons donc s'il le faut ! Les escorteurs belges seront des frégates rapides de chasse anti-sous-marine, de dimensions modestes (1.600 T) et de prix abordable.

Exactement ce dont on a besoin aujourd'hui dans l'OTAN : du „Maxi-navire pour un Mini-prix” !

Maxi navire pour un mini prix...



P.S. Le lecteur perspicace se sera aperçu de l'erreur qui s'est glissée dans l'article précédent. Il ne s'agit pas en effet d'extraits des mémoires de l'Aspirant de Marine de Guignard mais bien de son journal !



Het studiebureau, samengesteld uit deskundigen van de scheepswerven Boelwerf, Cocke-rill Yards Hoboken en Beliard Murdoch, wenst met betrekking tot het bericht van het Agentschap Belga van 4 mei 1970 (Int 42) met betrekking tot de bouw van vier escorte-schepen voor de Belgische Zeemacht nadere bijzonderheden te verstrekken.

De direktors van deze Scheepswerven preciseren dat ze door de Minister van Landsver-dediging belast werden met de studie voor de bouw van vier snelle onderzeebootjagers (escorteurs). Zij zullen hun technische, economische en financiële besluiten tegen het einde van dit jaar bij de regering neerleggen zodat ze in 1971 in staat zullen zijn de bouw aan te vangen.

Er is geen enkel ogenblik sprake geweest de vier escorteurs vóór 1974 te leveren. Dit zou trouwens betalingsproblemen voor het Ministerie van Landsverdediging met zich hebben gebracht. In werkelijkheid is het bouwprogramma verspreid over zes jaar - van 1971 tot 1976 - teneinde een harmonisering in het algemene investeringsprogramma van Lands-verdediging mogelijk te maken. Dit programma zal aan de scheepswerven toelaten nauw-keurig de planning, opgelegd door de Zeemacht, te volgen.

De Direktors van de Scheepswerven leggen de nadruk op de belangrijkheid die ze hec-ten aan de bestelling van vier eenheden voor de Zeemacht. Het opent voor de Belgische nijverheid een nieuwe sector van zeer hoge techniciteit, die aanleiding kan geven tot export. Inderdaad, rekening houdend met de toename van de tonnemaat, van de com-plexiteit en de kostprijs van oorlogsschepen, bestaat er bij de landen van de NATO een dringende behoefte voor een gespecialiseerd vaartuig (anti-onderzeeboten of luchtverde-diging) met bescheiden afmetingen en een niet overdreven prijs.

De bestelling van de Zeemacht betekent in dit opzicht een interessante mogelijkheid.



aktuali-
-teiten actuali-
-tés personeel per-
-sonnel bevorderingen pro-
-motions de reserve la réserve

de reserve - la réserve

OFFICIERS DE RESERVE RESERVE OFFICIEREN

Activités nationales

Lors d'une récente réunion il fut procédé à l'élaboration du programme de la 3me session d'entraînement pour officiers de réserve à bord d'unités de la Force navale. Le programme pour 1970 prévoit la mise à la disposition des réservistes de deux navires d'entraînement, un dragueur océanique et un dragueur côtier. Ces deux unités appareilleront ensemble, ce qui permettra d'exécuter un nombre plus varié d'exercices et de manœuvres.

La session 1970 comprendra 3 week-ends d'entraînement à effectuer aux mois de septembre et d'octobre. Le M.S.O.-training sera commandé par le CPF (R) R. Deseck tandis que le LDV (R) H. Rogie prendra le commandement du M.S.C./Trg. Vingt officiers de réserve seront embarqués à bord de chaque unité.

Afdeling West-Vlaanderen

Deze afdeling voorziet twee activiteiten: juni (later te bepalen datum): rijsttafel; september-oktober (later te bepalen datum): bezoek van COMLOGNAV. De deelnemende RO zullen bij deze gelegenheid van een GDCR/DG dag wederoproeping genieten. 80 dagen zijn hiervoor opzij gezet, waarvan 40 voor de afdeling West-Vlaanderen zelf, en 40 voor de andere afdelingen. Schrijf van nu af reeds in bij LDV ROGIE, St.-Paulusstraat 20 - 8400 Oostende.

Afdeling Oost-Vlaanderen

Onze Gentse vrienden richtten gedurende de maand februari, in het clubhuis van de R.B.S.C. te Langerbrugge een aangename avond in, tijdens dewelke een paar prachtige films van de Franse marine afgerold werden, waarna de aanwezigen zich vergastten op een heerlijke „Waterzooi". Toekomstmuziek: een boottocht van Terneuzen naar Gent via de Schelde, over Antwerpen en Dendermonde, aan boord van het MS Scottish Star, een eendagsreis per Hovercraft naar Engeland.

Section Brabant

Lors de son assemblée générale du 25 févr. 70, la section s'est donné un nouveau comité dont voici la composition :

Président :

LDV A. Dorsimont
Eikelenberg 11
1710 Dilbeek
Tél. 22 17 06

Secrétaire :

LDV A. Dhont
avenue Hamoir 28
1180 Bruxelles
Tél. 74 63 33

Trésorier :

1LV P. Leveau
rue J. Van Lishout 5
1630 Linkebeek
Tél. 74 20 50

Membres :

De Rudder J., Quinet J.,
Goethals B., Carly X., Eich-
perger R., Speide J.P., Mas-
quelin J.J., Demoulin G.,
Horion G.

Afdeling Antwerpen

Le bal annuel de la section, le 14 mars dernier, a connu un succès sans précédent. Salle comble, ambiance du tonnerre, orchestre de premier ordre ! Les dames du comité sont tout particulièrement à féliciter pour leur dévouement sans borne et l'idée splendide qu'elles ont eue de former à cette occasion notre première division de WREN'S.

Un attaché naval étranger s'est même étonné auprès de nous de ne pas être au courant de l'existence d'auxiliaires féminines dans la Force Navale !

Le traditionnel „UP SPIRITS " à minuit a été un des clous de la soirée qui s'est terminé dans les petites heures.

Het jaarlijks bal van de Antwerpse Reserve-officieren heeft opnieuw een enorm sukses gekend. Meer dan 400 aanwezigen hebben tot in de vroege uurtjes onder de betoverende muziek van Eddie Lane - de dansvloer bezet.

De aanwezigheid van de hoogste burgerlijke en militaire - zowel binnen- of buitenlandse - autoriteiten, bewijst dat het avondfeest van de Antwerpse afdeling een eerste plaats inneemt in de „mondaine " manifestaties van het Antwerpse uitgaansleven.

Sonar

Het nieuwjaarsnummer van Sonar, ditmaal een lijvig nummer van 32 blz., verbaast ons steeds weer door de interessante en zeer gevarieerde inhoud.

Neptunus heeft zich misschien wel vergist over de kapitaalkracht - of moeten wij zeggen vrijgevigheid - van de Antwerpse R.O., maar we betwijfelen toch dat men Sonar kan uitgeven alleen met „werkkracht en toewijding ". Met veel enthousiasme raden we onze lezers aan en bijzonder de reserve-officieren, een abonnement te nemen op dit interessant tijdschrift.

CPV. Gelyckens en CPV. Poskin in gezelschap van de dames van het komitee

foto Van den Broucke





† Luc Thibaut

Nous avons appris avec émotion le décès de notre ami le lieutenant de vaisseau de 1ère classe Luc Thibaut survenu le 22 mars dernier.

Tout le monde se rappellera le tragique accident du car hollandais à DINANT et l'intervention très appréciée de l'équipe de plongeurs dont Luc était l'entraîneur.

C'est au cours d'un entraînement le 22 mars dernier qu'il trouva accidentellement la mort.

A sa famille nous présentons nos condoléances émues. Les frères d'armes de la Force Navale ne l'oublieront pas.

La Force Navale était représentée aux obsèques par le Capitaine de Vaisseau e.r. Beatse et le 1LV Liekens chez qui il effectuait ses rappels d'entraînement.

ANCIENS F.N.

OUDEDIENDEN Z.M.

Association des Anciens F.N. - Hainaut Centre-Ouest

PROGRAMME 1970

- 8 mars : Réunion du comité CAFN.
- 5 avril : Réunion du comité CAFN.
- 19 avril : Assemblée générale.
- 25 avril : Banquet annuel.
- 3 mai : Réunion du comité CAFN.
- 10 mai : Cérémonies officielles du 10/5.
- 7 juin : Réunion du comité CAFN.
- juin : Réunion du comité l'UNAFN.
- juin : Rallye automobile à Mons.
- 6 septembre : Réunion du comité CAFN.
- 11 septembre : Semaine Maritime Liégeoise.
- 26 septembre : Bal à Braine-Le-Comte.
- septembre : Réunion du comité de l'UNAFN.
- 4 octobre : Réunion du comité CAFN.
- 8 novembre : Réunion du comité CAFN.
- 11 novembre : Cérémonies officielles du 11/11.
- 20 décembre : Fêtes de fin d'année.
- décembre : Réunion du Comité de l'UNAFN.

DATES A DETERMINER

- Week-end à Gand à l'occasion des fêtes de jumelage.
- Concours de tir à Geel.
- Course de baleinières à Bruxelles.
- Concours national à Mons.
- Jumelage avec des cadets anglais.
- JOURNEE D'EMBARQUEMENT.

Association liégeoise des Anciens F.N.

Cela bouge en province de Liège ! Pendant ces mois d'hiver, les anciens FN ont soulevé un bon coup sur les avirons et ils ont cette fois paré ceux-ci d'une „Godille” puisque „La Godille” est le titre de leur bulletin, fort bien fait ma foi et qui prend dignement sa place parmi les périodiques des autres sections. Bravo le Godilleur (pardon le rédacteur) continuez à „nager” comme ça !

C'est la „Godille” qui nous donne un condensé du programme de l'association au cours de cet été.

Le clou de ce programme sera sans nul doute „Les Journées Nautiques de Huy” organisées par les Anciens FN sous le patronage de la ville de Huy avec le concours de la Force Navale bien sûr et des sociétés navales, nautiques et maritimes de la Province de Liège.

Jeudi 13 août à 20 h. : „La Grande Barrière de Corail” (expédition du De Moor en Australie), gala cinématographique au Centre Culturel (Théâtre de Huy).

Samedi 15 août à 21 h. : Fêtes Septennales : Procession nautique : vedettes FN, cadets skieurs, nageurs avec torches, etc.

Après procession nautique : bal de la Marine : Foyer du Théâtre.

Dimanche 16 août à 14 h. : défilé nautique : vedettes, yachts, avirons, canoë, hommes-grenouilles, etc.

Démonstrations diverses : parachutage plongeurs, hélicoptères, etc.

du 8 au 17 août : Exposition F.N. à l'Institut Provincial Technique pour Jeunes Filles.

Tous les premiers vendredis du mois : à 20.30 h. réunion au local „Union Nautique”, parc de la Boverie, Liège pour membres, familles et amis.

Pour tous renseignements : (affiliation abonnement) M. MEURMANS L., Secrétaire, rue Hallos 3, Liège.

Vereniging oudgedienden ZM - Gent

Bal

Het jaarlijks bal van de Gentse Afdeling ging door op 13 juni a.s. aan boord van de Luxe Salonboot I en werd opgeluisterd door Paul Rutger en zijn ensemble.

Zeetrip

De Arteveldezonen schepen in aan boord van een Zeemachtbodem ofwel op 25 juni of op 3 juli. Een verslag van deze zeetrip volgt in het volgend nummer.

Jongens, jongens, die lui te Gent zijn wel actief !



**288uren aan boord van zeemachts
„kleinste schip“**



neptunusje



Nieuwpoort 9 maart 1970, 9 uur. Aan steiger ... liggen de OUGREE, VISE, MERKSEM en OUDENAARDE aan de trossen te rukken als steigerende paarden - neen pony's is beter - om het ruime sop te kiezen voor een veertiendaagse oefenkruisvaart in de territoriale wateren van Haar Gracious Majesty.

Op het reisprogramma was een bezoek voorzien aan Portsmouth (hmm), Londen (ahh !), Harwich (bahh).

De radar van de OUDENAARDE had schijnbaar liever te Nieuwpoort gebleven en vertikte dan ook iedere medewerking. COMSQUAD (voor de leken-Smaldeel-bevelhebber) besloot dan maar eerst naar Oostende te varen om deze weinig disciplinaire radar door de kundige handen van de Logistieke Groepering te laten herstellen. Na een breuk van de oliefilters van de VISE en nog enkele andere kleinere storingen verliet het 219e Smaldeel uiteindelijk Oostende om 17.30 u.

Even voorstellen

M.S.I. of Mine Sweeper Inshore, dus ondiepwater mijnenveger, bestemd om de Schelde vrij te houden van mijnen, is 34,5 m. lang, 6,28 m. breed, snelheid max. 14,7 km., bemanning 12 man.

h?

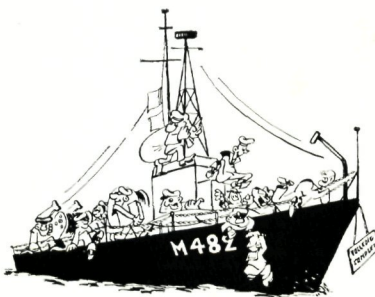
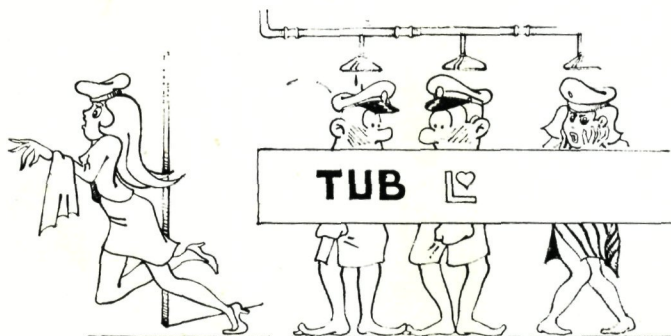
1,60?
1,90m?



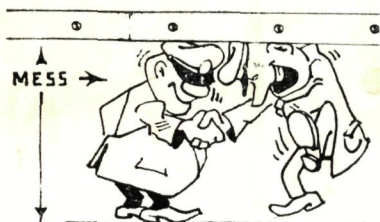
De VISE MSI-482 had voor deze reis 17 man aan boord m.a.w. 5 man in overtal, wat wel enigszins een probleem met zich bracht wat het slapen betreft. Men kon dan ook schepelingen aantreffen op alle onmogelijke plaatsen - banken, veldbedden, enz.

Bij het opmaken van de bouwplans heeft een of andere scheepsbouwkundige ingenieur vermoedelijk een kleine vergissing gemaakt en de hoogte van de verblijven berekend op matrozen van maksimum 1,60 m. lengte - dit is vermoedelijk wel de reden dat deze M.S.I.'s zo'n formidabel sukses hebben in Formosa - meet men echter 1,70 m. en meer, dan loopt men na een uur a/b, vol blutsen en builen.

Een ogenblik hebben we gedacht dat deze MSI speciaal ontworpen waren om medische testen van de reflexbeweging af te nemen, het is immers onmogelijk verder dan twee meter in rechte lijn te lopen zonder plotseling een draai van 90° te moeten nemen.



Buiten deze kleine onvolmaaktheden, is alles werkelijk zeer comfortabel, zo beschikt men o.m. over drie vaste wastafels, dit verklaart de bijzonder aangename geur die de bemanning verspreidt na enkele dagen op zee en ook de rush bij het binnenkomen in een haven naar een op andere bereidwillig ter beschikking gestelde badgelegenheid. Dit heeft soms wel eens komische gevolgen, zoals bv. te Portsmouth, daar waren we nog maar met een tros vastgemeerd, of reeds daar stond een groot deel van de bemanning klaar met hand-



doek en zeep om de eerste de beste stort- of ligbaden in stormloop in te nemen. De chef-telegrafist van het smaldeel, een propere jongen, vroeg onmiddellijk aan de eerste de beste Engelsman de weg naar deze badgelegenheid, deze laatste wees hem, zeer vriendelijk, het gebouw aan. Toen onze koene zeelui in adamspak en zingende onder de douche stonden verschenen er plots een aantal WRENS (vrouwelijk marine personeel) in dezelfde badafdeling. Gegil - gescharrel naar handdoeken en geforceerde terugtocht. Alhoewel het geen 1 april was, had onze Engelse gastheer hun flink liggen gehad. Het gehele incident werd, gelukkig maar, vriendelijk bijgelegd.

Portsmouth

Eer van de belangrijkste oorlogshavens van Groot-Brittannië, met ongeveer 250.000 inwoners. Weersomstandigheden dwongen het 219e Smaldeel langer in de haven te blijven dan voorzien, zo werd zelfs het voorziene bezoek aan Londen afgelast (Vaarwel Soho, Hair...)

De weersomstandigheden waren typisch Belgisch : regen, wind, afgewisseld met wind en regen ... Als stad is Portsmouth niet om te gillen, de enige industrie zijn de scheepswerven, wat wil zeggen dat de meerderheid van de bevolking arbeiders en uiteraard militairen zijn. Als bezienswaardigheid en dat is wel de enige, heeft men de VICTORY, het vlaggeschip van Nelson. Wat de meer frivole zijde betreft is er te Portsmouth één dancing „The Mecca“, er werd dus niet veel „gepassagierd“, enkele uitstappen naar het nabije Goshporth laten we buiten beschouwing, „never mind“ zouden de Engelsen zeggen.

Oefeningen

Het doel van deze reis was de bemanning - bijzonder de jonge miliciens - vertrouwd te maken met de verschillende mijnveegmethodes. Van zohaast de weersomstandigheden het toelieten werd er dan ook duchtig geoefend.

We zullen de leek de verschillende soorten van oefeningen maar niet opnoemen, maar het is wel merkwaardig te moeten vaststellen dat de bemanning zelfs bij zware nachtoefeningen, nooit **mort**. De geest van samenwerking „the Spirit“ is werkelijk fantastisch a/b van deze kleine schepen.





Kledij

De grappige noot aan boord is wel de zeekledij, eens de thuishaven buiten zicht, worden alle voorschriften betreffende kledij over boord geworpen en ziet men de bemanning in de gekste - maar ook warmste - kledij rondlopen. Zo verdenken we de Commandant van de Visé ervan, aan de basis te liggen van de max-mode.

Het leven aan boord

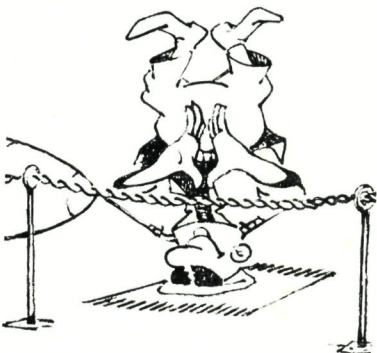
De geest van verstandhouding aan boord van deze mini-mijnenvegers is buitengewoon. De redakteur van Neptunus, die tenslotte een vreemde was, werd met open armen ontvangen en onmiddellijk beschouwd als lid van de bemanning. Zo iets kan men niet steeds zeggen van de grotere eenheden.

Ook de afstand tussen de verschillende graden verjaagt aan boord van deze kleine eenheden en nochtans voert iedereen, ieder bevel - of vraag - uit zonder de minste aarzeling of tegensputteren. De bemanning werkt samen, iedereen wordt beschouwd als een medewerker en niet als ondergeschikte, dit heeft als gevolg dat iedereen meer werkt dan er van hem verlangd wordt en dit dan nog met plezier!

Voor ontspanning blijft er niet veel tijd over. Het beperkte aantal manschappen maakt het wachtlopen wel vermoeiend. De enige vorm van ontspanning die we tijdens deze reis - de havens daargelaten - konden zien, was „body-building” en yoga-oefeningen, in deze laatste discipline was de 1e Lt. van de Visé bevestigd een uitblinker. We moeten echter bekennen dat het wel vreemd aandoet plotseling met een Eerste Luitenant gekonfronteerd te worden die in kopstand op het achterdek „staat... ?” te „staan... ?”.

Besluit

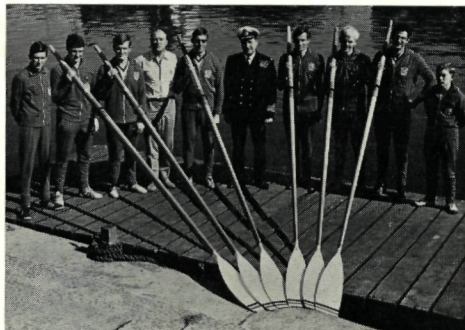
Na een kort bezoek aan Harwich, zette het smaldeel kaap naar Nieuwpoort, er werd eerst nog een flinke nachtoefening georganiseerd en alvorens Nieuwpoort op 20 maart binnen te lopen werd er vanzelfsprekend schoon schip gehouden. Een dergelijke reis is zeker goed om de staat van paraatheid „up to date” te houden en dat was zeker de bedoeling, maar wat men er toch voornamelijk van overhoudt is de geest van kameraadschap en dat kan men enkel en alleen op zee vinden.



**roeisektie
zeemacht in
de kijker...**

Internationale Heidelberger Ruder - Regatta
Dinsdagavond 23 mei jl., Hofstedestraat 3, te Oostende was Neptunus te gast bij Fregatkapitein C. DE PIERRE, voor eenmaal niet de Commandant van MARPERS, maar wel de glunderende en fiere voorzitter van de roeisektie van onze Zeemacht.

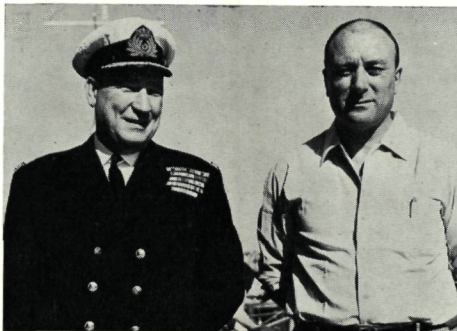
Waarom deze plotselinge belangstelling voor deze te weinig in het daglicht geplaatste roeisektie? Nu, er was wel reden om te jubelen, om het over de daken te schreeuwen, onze jongens waren immers teruggekomen van de Internationale Heidelbergse Regatten met een daverende overwinning. Onze ploeg, vier met Stuurman, Billiau, De Poorter,



De volledige roeisektie samen met voorzitter en trainer

Jordaans, Wilms had met brio al de andere ploegen in het zand-water - doen bijten, o.m. een van de sterkste ploegen uit Europa, de Italiaanse ploeg SABAUDIA. Onze twee met Stuurman brachten een eer-

vol tweede plaats naar huis. Achter de schermen vernamen we dat de selektieheren van de Belgische Roeibond onze Zeemacht-ploeg op de stap of beter de roeislag volgt, in verband met het wereldkampioenschap in september a.s. te Canada.



Voorzitter, C.P.F. De Pierre en trainer Stan Vanhoutte

PROGRAMMA.

Als men het programma van de Zeemacht-jongens voor de laatste en komende maanden bekijkt en dat doen we graag om even deze, die steeds maar spreken over het "goed leven" van deze ploeg, het tegenovergestelde te bewijzen.

1 tot 4 mei : Luik; 3 mei : Gent; 17-18 mei : Oostende; 23-24 mei : Heidelberg; 30-31 mei Manheim; 13-14 juni : Ratzenburg; 27-28 juni Amsterdam; 11-12 juli Luzern; 25-26 juli : Amsterdam; 8-9 augustus : Duisburg. Dit is nog maar een voorlopig programma.



Twee met stuurman

TRAINING.

Wanneer ze met vakantie gaan weten we niet en op de weinig vrije Week-Ends die overblijven wordt er nog aan training gedaan.



De overwinnende "vier met stuurman" te Heidelberg

De trainer van de roeisectie is immers vriend Stan Vanhoutte en wie de man kent, weet dat hij van aanpakken weet ! Telt Stan samen met de voorzitter CPF De Pierre en als resultaat bekomt men onvermijdelijk een overwinning. Als sportpromotor bij de Zeemacht heeft CPF De Pierre reeds diverse ploegen, uit de meest verschillende disciplines, naar een kampioentitel geloodsd. Ter herinnering, het was voornamelijk onder zijn impuls dat de basketballploeg van de Marinebasis Oostende naam maakte, misschien toevallig maar ook onder zijn hoede heeft de Zeemacht het militaire voetbalkampioenschap gewonnen. Nu is hij pas enkele maanden voorzitter van de roeisectie of als een klap op de vuurpeil winnen we deze internationale regatten ! Dergelijke prestaties komen zeker de faam van de Zeemacht ten goede.

BUDGET.

Nochtans beschikt de roeisectie van de Zeemacht over geen financiële ruggesteun zoals vele andere sportverenigingen - over de

voetbal en wielrennersport zullen we maar best zwijgen - Het gehele budget bedraagt 75.000 F per jaar, daar moeten alle verplaatsingen, transportkosten en verzekeringen van betaald worden. Buiten deze tussenkomst vanwege het ministerie van Landsverdediging ontvangen ze vanwege BLOZO nog een tussenkomst voor aankoop van materiaal. Ze hebben echter iets dat vele andere clubs niet hebben en dat is een flinke dosis idealisme.

PALMARES.

Hun palmares van de laatste jaren opsommen zou ons werkelijk te veel plaats vragen, ter illustratie verwijzen we naar een 10 meter lange kast bij de Logistieke Goepering Zeemacht, die bijna uitsluitend gevuld is met bekens, schalen, ere-plaketten enz., van deze roeisectie.

Wij zijn er van overtuigd dat onze jongens, onder trainer Stan Vanhoutte en voorzitter CPF De Pierre een schitterende toekomst tegemoet gaan, wie weet... misschien wel tot in Canada !

e.v.h.

de zeemacht la force navale

BEVORDERINGEN PROMOTIONS

Werden benoemd tot de graad van :
Sont nommés au grade de :

Korvetkapitein.

Capitaine de Corvette.

R. Lambinet, W. Cornelis, R. Watron, R. Mathieu, J. Van Oeteren, W. De Munck, W. Schuermans, R. Steen.

Luitenant-ter-Zee 1e Klas.

Lieutenant de Vaisseau 1e Classe.

J. Coppejans.

Luitenant-ter-Zee.

Lieutenant de Vaisseau.

J. Pierard, V. Leerman, M. Dubois, M. De Lathouwer, P. Daman.

Eerste Meester-Chef.

Premier Maître-Chef.

G. Hudders, L. Temmerman, P. Mynen-donckx.

Eerste Meester.

Premier Maître.

F. Maesen, W. Cortack, C. Caers, A. Verpoucke.

Mouvements de la flotte...

Bewegingen van onze schepen...

Op 6 april varen GODETIA, ARTEVELDE, BOVESSE, VEURNE, SPA, STAVELOT en NIEUWPOORT uit voor training op zee.

Op 10 april doen de MSC's BREST aan voor hun degaussing. Ondertussen leggen de GODETIA, ARTEVELDE, BOVESSE en VEURNE op 14 april aan te Leixos. Tenslotte ook Brest, waar ze, samen met de MSC's deelnemen aan de Invitex van de Nationale Franse Marine. Op 2 mei komen ze terug te Oostende.

Op 31 april vaart de ZINNIA uit voor haar 2e visserijwacht, met aanleghavens Dublin (9-13 april) en Le Havre (17-21 april). Bij haar terugkeer leet zij aan te Gent, ter gelegenheid van de Gentse Floraliën.

Op 27 april varen de MSI's af voor training van reserveofficieren; van 29 april tot 3 mei leggen zij aan te Portsmouth.

De „ZINNIA” op visserijwacht vertrokken op 4 mei l.l. met aanlegplaats te Glasgow was op 22 mei terug te Oostende.

In de periode van 8 tot 13 mei, toen de ZINNIA in de Ierse Zee voer, verleende hij hulp aan verschillende Belgische vissersschepen. Deze hulp bestond uit technische tussenkomsten en medische bijstand.

De vissersschepen die technische hulp nodig hadden waren de „O.127 - OKEANOS” voor herstelling van de radar, de „0.239 - ANCRE D'ESPERANCE” voor herstelling van de dieptemeter, op de „N.706 - STER TER ZEE” diende de leiding van zeewaterkoeling hersteld. Aan boord van de „Z.543 - VOLUNTAS DEI I” werd de cylinderkop dichting gerepareerd, terwijl op de „0.285 SUZY” de hoofdzender van de radio een nazicht vereiste. Op de „N.800 - DUC IN ALTUM” diende de hulpmotor van de noodzender hersteld en aan boord van de „Z.572 - TOR-NADO” regelden de specialisten van de ZINNIA de vriesinstallatie van het visruim. Tenslotte op de „0.195 - ANTOINETTE” werd de luidspreker hersteld.

De volgende vissersschepen ontvingen in de Ierse Zee een medische bijstand van de geneesheer of de tandarts van de ZINNIA: de „0.239 - ANCRE D'ESPERANCE”, de „0.182 - CAESAR”, de „0.285 - SUZY” en de „0.160 - ATLANTIC”.

Visites des bâtiments de guerre étrangers Bezoek van vreemde oorlogsbodems

Oostende - Ostende

28-30/3:

HMS „CURZON”, HMS „THAMES”,
HMS „SOLENT”, HMS „ISIS”

9-15/5:

AG7 „MOSEL”, M1090 „PERSEUS”,
M1091 „PLUTO”, M1099 „URANUS”

22-29/5:

Y1652 „FRAUENLOB”, Y1653 „NAUTILUS”,
Y1654 „GEFION”, Y1655 „MEDUSA”,
Y1656 „UNDINE”, Y1657 „MINERVA”,
Y1658 „DIANA”, Y1659 „LORELEY”,
Y1660 „ATLANTIS”, Y1661 „ACHERON”.

Brugge - Bruges

6-9/3 :

HrMs „SCHUILING“, HrMs „ZOMER“.

Gent - Gand

24-27/4 :

MSM „FRIESLAND“, HMS „UPTON“.

Antwerpen - Anvers

6-11/5 :

KNM „TRAUST“, KNM „STEIL“,

KNM „KJEKK“, KNM „HVASS“

18-21/5 :

STANAVFORLANT :

HMCS „RESTIGOUCHE“, USS „HAWKINS“,
HNLMS „AMSTERDAM“, HMS „BACCHAN-
TE“, HNOMS „NARVIK“, HNOMS „TROND-
HEIM“, FGS „AUGSBURG“, PS „ALMIRANTE
GAGO COUTINHO“, HDMS „PEDER
SKRAM“.

Des éloges pour le Zinnia.

N. STROOBANTS

Tunis, le 25/2/70

17, rue El Mokhtar
Tunis

Monsieur le Chef de Service
de l'Information - Force Navale
BELGIQUE

Monsieur le Chef de Service,

Votre lettre du 16 courant nous remerciant d'avoir participé à l'accueil de l'équipage du GODETIA à Tunis - qui nous confirme celle adressée par votre Ambassadeur - m'amène à vous dire que nous avons été vraiment heureux d'accueillir les invités qui nous avaient été désignés.

Leur visite nous a fait un réel plaisir et a créé entre nous des liens d'amitiés qui se poursuivent par des échanges de nouvelles.

Par ailleurs, l'accueil à bord fut d'une cordialité que nous ne sommes pas près d'oublier. L'équipage tout entier fut aux petits soins pour nous et nos enfants - qui en ont plus particulièrement usé ou abusé ! - en gardent un souvenir souvent rappelé. **Quelle joie de se sentir en territoire belge quand on est depuis longtemps expatrié !**

Si je vous écris cette lettre, c'est parce que, outre le plaisir que j'ai à vous remercier pour ma famille et pour moi, du plaisir que nous avons eu de cette rencontre avec l'équipage du Godetia - je crois que la formule est heureuse et qu'il vous intéressera de le savoir. Elle mériterait même, je pense, d'être étendue aux autres représentants du Pays de passage et il en résulterait un avantage pour tout le monde.

Depuis 1946, j'ai quitté la Belgique - Congo, Afrique du Nord - et j'ai toujours constaté que ces contacts improvisés entre compatriotes facilitent la tâche de chacun et parfois créent de véritables amitiés. C'est plus long que ce que je voulais vous dire - sinon confirmer qu'il faut poursuivre dans cette voie.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments très distingués.

(sé) N. Stroobants

17, rue El Mokhtar
Tunis

Allocation pour service à la mer

Tous nos marins auront été heureux d'apprendre que par l'A.R. du 28 avril 1970 une „prime de mer“ leur sera octroyée par journée passée à la mer *, à bord d'un navire commissionné.

Cette allocation a été instituée afin de compenser les charges supplémentaires et les inconvénients causés par le service à la mer.

Connue dans toutes les marines du monde sous une forme ou sous une autre „la prime“ vient satisfaire les aspirations et combler les vœux exprimés par les marins depuis près de 25 ans.

Que grâce soit rendue à toute l'équipe qui depuis trois ans a préparé cette réforme. L'allocation est due pour la journée de navigation et pour l'escale à l'étranger elle est payée dans son entièreté à l'équipage d'un navire de mer et est diminuée de moitié pour les équipages des vedettes fluviales et des navires de servitude et pour les embarqués ne faisant pas partie des équipages pour autant que leur embarquement soit de plus d'un mois ; elle est augmentée de 20 % pour les commandants et les commandants d'escadrille. N'en seront pourtant pas bénéficiaires, les élèves, les stagiaires et les soldés en général, de même que les officiers de réserve en rap-pel.

On se félicite d'apprendre que l'allocation peut être également payée aux marins militaires belges en stage à bord de navires étrangers et de navires marchands.

L'allocation est liée à l'index et est rattachée à l'indice 110.

L'A.R. a des effets rétroactifs à dater du 1.1.1969.

Si l'argent ne fait pas le bonheur, il y contribue !

* par mer on comprend aussi l'Escaut maritime inférieur.

Afscheidsbezoek van CPV VAN EECHOUTE

Eind maart 1970 heeft Kapitein-ter-Zee (D) VAN EECHOUTE, Staffbrevethouder en Inspecteur-Generaal van de Zeemacht een afscheidsbezoek gebracht aan de Marinebasissen te Oostende.

Kapitein-ter-Zee VAN EECHOUTE, die weldra met pensioen zal gaan, onderhoudt zich tijdens die gelegenheid met het kaderpersoneel der verschillende Diensten. Een lunch in de Officiersmess der Kazerne Generaal Mahieu besloot dit afscheidsbezoek.

In 1930 begon Kapitein-ter-Zee VAN EECHOUTE zijn militaire loopbaan aan de Kadettenschool te Namen en werd Onderluitenant benoemd bij het 2de Regiment Ardeense Jagers in 1937. In mei 1940 bracht hij een periode van 5 jaar als krijgsgevangene door in Duitsland en kwam in 1950 over naar de Zeemacht, waar hij na verschillende logistieke functies te hebben doorlopen, nu als Inspecteur-Generaal van de Zeemacht en Logistiek Adjunct van de Stafchef van de Zeemacht, als vader van de logistiek mag worden beschouwd.



Bezoek van de vereniging „European Shipping Press Association”

Op dinsdag 24 maart 1970 brachten een 8-tal leden van de „European Shipping Press Association” een bezoek aan de Logistieke Groepering.

De bezoekers werden om 10.30 u. door de officier van de Sociale en Culturele Dienst opgewacht en aan boord van de ZINNIA begeleid.



Na het bezoek aan het Logistiek Steunship ZINNIA, werd de bezoekers een lunch aangeboden in de officiersmess der Kazerne Generaal Mahieu. Daarop begaven zij zich opnieuw naar COMLOGNAV waar de Groeperingscommandant hen een uiteenzetting gaf over de opdracht en organisatie van de Logistieke Groepering. Verder kwamen nog Fregatkapitein (D) de LANGHE, Korvetkapitein (T) THAS en Korvetkapitein (T) SCHUERMANS, GMA, aan het woord. Daarna werden de bezoekers achtereenvolgens rondgeleid doorheen de Technische Dienst - de Bevoorradingsdienst, en werd ook een bezoek gebracht aan het Mecanografisch Centrum.



Op 19 mei jl., werd op de Marinebasis te Oostende, een herdenkingsmonument voor de ontminers ingehuldigd door CPV. PESCH en CPF. BLASIN, dit in de aanwezigheid van de families der omgekomen ontminers.

Zijn laatste reis...

Op 14 april 1970 werd 1LV MOORS in zijn geboorteplaats ter aarde besteld, onder een enorme toeloop van vrienden en bekenden. In het landelijk kerkje van KORTESSEM werd de zielemis opgedragen door E.H. Pastoor SMOLDERS, bijgestaan door twee aalmoezeniers van de Zeemacht. Deze plechtige dienst werd bijgewoond door een talrijke afvaardiging van verschillende korpsen van de Zeemacht, waaronder Comodore LURQUIN, Stafchef van de Zeemacht; CPV GELUYCKENS, Commandant van de Logistieke Groepering; CFP KEUTGEN, ZS1; CPF DUMONT, Commandant van de Marinebasis Zeebrugge; CPC CALLIER, Korpscommandant van EGUERMIN; alsook een afgevaardigde van het Provinciecommando LIMBURG.

Op de begraafplaats sprak Comodore LURQUIN een eenvoudige maar pakkende lijkrede uit, die talrijke aanwezigen in hoge mate ontroerde en menig militair pinkte heimelijk een traan weg.



Bâtir la paix

La vente des vignettes „BATIR LA PAIX” au Groupement Instruction et Entraînement de St.-Croix a rapporté la coquette somme de 5.300 fr. Cette somme ira grossir les capitaux récoltés dans tout le Pays; le tout sera envoyé au Pakistan pour soutenir l'existence des deux „Iles de Paix” réalisées par le défunt R.P. Pire, dominicain belge, prix Nobel de la Paix 1958.

Medaille voor Eric Kievith, matroos bij Comienav

In het paleis voor Schone Kunsten te Brussel heeft Prins Albert onlangs eremedailles voor daden van moed en zelfopoffering uitgereikt aan 39 mensen die getoond hebben dat onze moderne beschaving de zin voor onbaatzuchtigheid niet heeft afgezwakt. Van die 39 zijn er 23 die mensen hebben gered uit het water en 14 die het vuur trotseerden.

Ook matroos Erik de Kievith, redder te Oostende nu dienstplichtige bij de Zeemacht, ontving uit de handen van Z.K.H. Prins Albert een ereteken.

Internationale transmissiewedstrijd

De jaarlijkse wedstrijd onder de verschillende transmissie eenheden van de volgende landen (België, Canada, Denemarken, Frankrijk, Nederland, Noorwegen, Portugal, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten van Amerika en West-Duitsland) ging dit jaar door in de Transmissieschool van de Groepering Opleiding en Training van de Zeemacht te St.-Kruis. Voor die gelegenheid was er op zaterdag 23 mei 70 een „NATO SHIPS DANCE” in de zaal 't Schuttershof (Boogschutterslaan, St.-Kruis) begeleid door het orkest Roland Keersman met Vocal Show: Jacqueline en Sylvie.

Visite belge au porte-avions F. Roosevelt

M. Segers, ministre de la Défense nationale a visité en avril le porte-avions américain „Franklin D. Roosevelt”, en Méditerranée, à l'invitation de l'amiral Wendt, commandant en chef des Forces navales américaines en Europe. Il a assisté à des vols de routine.

Le ministre était accompagné de M. Manfull, ministre conseiller à l'ambassade des Etats-Unis à Bruxelles, du lieutenant général Vivario, chef d'état-major général, du commodore Lurquin, chef d'état-major de la Force navale, et du général-major Weyns, chef de cabinet.

De dienst Geschiedenis van de Krijgsmacht heeft ons op de hoogte gebracht van de uitgave van het boek „De l'Yser à Bruxelles” van de hand van Kol. SBH i.r. M. Weemaes. Dit belangrijk werk handelt over een bijzonder roemrijke periode van het Belgisch Leger, namelijk deze van het bevrijdings-offensief van 1918 die nog nooit verhaald werd.

Wij zijn van oordeel dat dit relaas allen, jongeren en andere, die nog belangstelling koesteren voor onze militaire geschiedenis, zou moeten interesseren.

Dit boek telt meer dan 400 bladzijden, evenals talrijke schetsen en bijlagen. Men kan het op volgende manier bekomen :

— Storting van 200 fr. op PR 19 07 91 van de VZW „Vrije Tijd en Cultuur”, Waversesteenweg 821 - 1040 Brussel, met als reden van storting de bestelling van het boek (werk van Kol. SBH i.r. M. Weemaes „De l'Yser à Bruxelles”).

Dit bedrag omvat ook de kosten voor verpakking en verzending voor België, Frankrijk, Nederland, de Duitse Bondsrepubliek en Groothertogdom Luxemburg.

A propos de la démission de l'Amiral Patou

En mars de cette année, l'Amiral Patou, chef d'Etat-Major de la Marine française, compagnon de la Libération, a présenté sa démission à son Ministre, M. Debré car il n'était pas d'accord avec ce dernier sur le montant des crédits alloués à la marine classique. Comme on le voit, il n'y a pas qu'en Belgique que le chef d'Etat-Major des forces navales se bat à longueur d'année - à longueur d'exercice budgétaire diront les initiés - pour obtenir les crédits indispensables à l'efficacité de sa flotte.

Mais notre intention n'est pas de faire une étude comparative des politiques financières navales des gouvernements français et belge et encore moins d'inciter le Commodore Lurquin à imiter son collègue français si pour des raisons budgétaires les escorteurs ne mouillent pas de si tôt à Zeebrugge. Non ! Notre propos, de loin plus modeste, est de rappeler à l'occasion de sa démission un petit fait historique - c'est la petite histoire qui fait la grande - datant d'il y a plus de 25 ans. Lors du débarquement en Normandie en juin 1944, Patou commande le torpilleur „LA COMBATTANTE”. C'est à son bord que le 14 juin à 10 heures, le Général de Gaulle quitte Portsmouth à destination de

la tête de pont que les libérateurs ont créée en France. LA COMBATTANTE a hissé la marque du chef de la France Libre - qui n'a rien de très „réglementaire” - un pavillon tricolore portant les initiales du Général de Gaulle. La mer est mauvaise lorsqu'à 14 heures, LA COMBATTANTE jette l'ancre à quelques encablures du rivage, ne pouvant aller plus avant sans danger. Mission est donnée à un bateau plat de débarquement de mettre à terre les passagers de la frégate.

C'est ainsi que le Commander Georges Timmermans († 1969), Commandant de la 202e flot. de débarquement accueillit à bord de son LCI 525 (landing craft infantry) le Général de Gaulle, pour le ramener sur le sol français après 4 ans d'absence. En deux „voyages” successifs, il porta ainsi à terre, outre le chef des Forces françaises Libres, le Général Bethouart, l'ambassadeur Vienot, l'Amiral Thierry d'Argenlieu, le Général Koenig, Mr Gaston Palewski et le Colonel de Boislabert.



Depuis ce jour, Courseulles et Graye-sur-Mer se disputent l'honneur d'avoir été la première localité où le Général de Gaulle s'est rendu en premier lieu.

Nous pensons que le Commodore G. Timmermans D.S.C. a mis tout le monde d'accord lorsqu'il nous a confié un an avant sa mort (1) :

„Le 14 juin, j'eus la mission de rencontrer LA COMBATTANTE et de porter à la côte, non loin de Bayeux, le Général de Gaulle. Réembarqué plus tard à Courseulles, je le ramenai à son bord”.

R.P.

(1) cfr : Neptunus Jan 68 : L'opération Neptune avec la 202e par le Commodore G. Timmermans D.S.C.

Even kennis maken met het...

MARINE KADETTENKORPS - AFDELING ANTWERPEN

„Afdeling Antwerpen ik groet U en heet U welkom. Het is voor mij een eer en een diepe vreugde U officieel te mogen erkennen in de schoot van het Marine Kadettenkorps van België. Ik wens U in naam van de vereniging een spoedig welzijn en een glorieus toekomst”, aldus Fregatkapitein J.C. Liénart, voorzitter van het Marine Kadettenkorps, bij zijn toespraak te Luik op 18 oktober 1969, ter gelegenheid van de nationale bijeenkomst van de regionale afdelingen. Meteen was dan ook de jongste afdeling van het Kadettenkorps in het leven geroepen.

Wanneer de voorzitter over een glorieus toekomst sprak, durfde niemand te vermoeden dat het initiatief bij de Antwerpse jeugd zulke weerklank zou vinden. Reeds bij de eerste kontakten kon men vaststellen dat deze jeugd een levendige maritieme belangstelling koesterde in de beste traditie van onze metropool. De geestdrift waarmee de eerste kandidaten bezielde zijn, stelt de leiding van de Antwerpse afdeling voor een hele reeks problemen, waarvan de voornaamste zijn: de beschikking over varend en ander didactisch materieel, geschikte lokalen voor het onderricht en dan in niet geringe mate de financiering, daar het Kadettenkorps op eigen middelen is aangewezen.

De vorige belangstelling bij onze jongeren voor zee en schip steekt schril af bij de toenemende wervingstekorten, zowel bij de Koopvaardij als de Zeemacht. De ervaring bij het Kadettenkorps wees uit dat bij onze jongelui een zekere schroom heerst om de beslissende stap in de richting van de maritieme loopbaan te zetten; het onbekende schrikt af in al zijn complexiteit door gebrek aan doelmatige voorlichting van de jongeren en vooral ook hun ouders. Het Kadettenkorps beijvert zich om de jeugd, vanaf 14 jaar, in een geest van volstrekte neutraliteit, te begeleiden en tegelijkertijd de ouders een zekere informatie te bezorgen met de medewerking van de Zeemacht en de Belgische Zeevaarbond. De resultaten die sommige afdelingen in het land boekten mogen zeer bevredigend genoemd worden. Het semi-professioneel karakter van het onderricht en de praktijk-oefeningen bij het Kadettenkorps vormen

voor onze kadetten een aantrekkelijke introductie tot het zeemansleven en dit op een leeftijd waarop zij over hun toekomst zullen beslissen.

Ook U kan ons ongetwijfeld helpen, hiertoe bevat deze bondige uiteenzetting voldoende suggesties. Wij blijven dan ook graag te uwer beschikking voor alle verdere inlichtingen.



Onze kadetten aan het werk



Jeugdig enthousiasme



ereabonnementen abonnements d'honneur

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef des
forces Armées
Le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de la
Force Navale
Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende
Le Luitenant-Général e.r. Truyers, Ixelles
Le Commodore e.r. Robins, Laeken
Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
Le Capitaine de Vaisseau Ceulemans, Belgian
Delegation Nato London
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe,
Oostende
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse Ch.,
Auderghem
Le Capitaine de Vaisseau Poskin, Bruxelles
Kapitein ter Zee e.r. Tanghe, Oostende
Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
Le Capitaine de Frégate res. Bourguignon,
Ambassade de Belgique à Madrid
Le Capitaine de Frégate res. Loze, Oostende
Fregatkapitein res. Van Avermaet, Deurne
Fregatkapitein res. Willems, Wilrijk
Fregatkapitein res. De Cooman, Antwerpen
Luitenant-Kolonel res. Debruyne, Antwerpen
Le Major-Médecin Flahaut, Den Haan
Fregatkapitein hon. Herremans, Stene
Le Capitaine de Frégate hon. Gillet, Bruxelles
Fregatkapitein hon. Van Hoof, Merksem
Korvetkapitein res. Planchar, Antwerpen
Le Capitaine de Corvette res. Ludwig, Bruxelles
Le Capitaine de Corvette R. Mertens, Macon
Le Capitaine de Corvette R. Delgoffe, Schilde
Le Capitaine de Corvette Delgoffe, Schilde
Luitenant ter Zee 1ste kl. e.r. Becquaert,
Berchem
Le Lieutenant de Vaisseau 1 cl. hon. de
Schietere de Lophem.
Luitenant ter Zee 1ste kl. res. Verrees, Turnhout
De Muziekkapel van de Zeemacht
Les Officiers de la Section de Liège du Corps
des Cadets L.M.B.
Le Cercle Nautique de la Force Aérienne,
Bruxelles
Le Club Prince Albert, Bruxelles
Club Officiers, St.-Kruis
Club Officiers, Merksem
Wardroom ZINNIA, A961
MS „WILLI HUBER” c.o. Plouvier Maritime,
Antwerpen
MS STAD GENT, c.o. Plouvier Maritime,
Antwerpen
MS STAD ANTWERPEN
Le Commandant d'aviation Van Obergen, Brugge
The Office of the Naval Attache-American
Ambassy, Brussels
Verbroederling Royal Navy, Oostende
Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
Tabagie Onderofficiers, Comservost
Mess Onderofficiers, ZINNIA A961
Tabagie Onderofficiers Comienav
Tabagie Onderofficiers Merksem
Tabagie Onderofficiers Zeebrugge
Troepenkantien Zeebrugge
De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
L'administration communale de Verviers
Het gemeentebestuur van Merksem
L'administration communale de Dinant

Het gemeentebestuur van Kortrijk
L'administration communale de Andenne
De stad Oudenaarde
L'administration communale de Charleroi
Het gemeentebestuur van Nieuwpoort
L'administration communale de Huy
Het gemeentebestuur van Blankenberge
Het gemeentebestuur van St.-Niklaas
L'administration communale de Herstal
Het gemeentebestuur van Hasselt
La ville de Lalmédry
De stad Knokke
L'administration communale de la Roche en
Ardenne
Het gemeentebestuur van De Panne
L'administration communale de Visé
Het gemeentebestuur van Lokeren
Het gemeentebestuur van Vilvoorde
Het gemeentebestuur van St.-Kruis
L'administration communale de Herve
Het gemeentebestuur van Lier
Het gemeentebestuur van St.-Truiden
De stad Diksmuide
Het gemeentebestuur van Turnhout
De stad Brugge
Het gemeentebestuur van Mechelen
Le Baron et la Baronne De Brouwer, Etterbeek
Le Comte D'Ursel, Moulbaix
Le Vicomte Pouillet, Uccle
Madame Vve Thibaut Dinant
Madame Truffaut, Liège
Madame Pipijn, Uccle
Monsieur Solvay, La Hulpe
Monsieur Cassette, Ath
Monsieur Brialmont, Marcinelle
Monsieur Hosdain, Marcinelle
Monsieur Hamoir, Etterbeek
De Heer Boydens, Oostende
L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bruxel-
les
Bibliothèque Centrale de la Province de Bra-
bant, Bruxelles
De Heer De Hondt J., Oostende
De Heer Verhaeghe, Forest
De Heer De Preitere, Kortrijk
Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Dhont A., Schaerbeek
De Heer Elslander, Pulle
Monsieur Latinis, Wezembeek-Oppem
De Vereniging der Oudgedienden ZM - Limburg
- Mr. Derwaer
Monsieur François, Auderghem
Monsieur Janssens, Uccle
De Heer Decuf, Oostende
Monsieur Geonot, Couillet
Monsieur Pallemoerts, Watermael-Boitsfort
Monsieur Goessens, Lessines
Monsieur Léonard, Jette
N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A.
Antwerpen
De Heer Windey, Steendorp
De Brouwerij Van Haecht, Gent
De Heer Verbergh, Rijnkapitein, Antwerpen
De Heer Naudts, Oostakker
Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek,
Brugge
Monsieur Goor Marc, Etterbeek
Monsieur De Keyser, Watermael-Boitsfort
De Heer Bouchat, Leuven

General Engineering & Trading Cy Antwerp
Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen
The General Stores Shiphandlers Ostend -
Mr. Declercq
SPRL Bertrand & De Fays, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Nys, Bruxelles
De Heer Vandenbroecke, Bredene
Monsieur Marsigny, Dinant
Monsieur Bouillet, Limal
The North Sea Yacht Club, Oostende
De Scheepsbouwwerven Boel & Zonen, Temse
De Heer Deceuninck, Directeur van het Zee-
wezen, Oostende
N.V. Verenigde Energiebedrijven van het Schel-
deland - EBES - Oostende
Anonyme
De Heer De Bie, Buizingen
De Heer Vleurinck, Destelbergen
P.V.B.A. Bogerd & Cie, Antwerpen
De Heer Dubois, Gentbrugge
Caddy-Tailors, Oostende
Le Comité National De Propagande Maritim
Etterbeek
N.V. Scandiaflex & The Roof, Wilrijk
De Heer Gouwy, Oostende
Monsieur Declodt, Ixelles
Monsieur Schilling, Uccle
L'association des Amis de l'école autonome
de l'Etat, Oostende
De Heer Carlier, Antwerpen
Les établissements Brûlé, Schaerbeek
Monsieur Mey, Mouscron
De Heer Glorieux, Spiere
S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
Monsieur Cléban, Ixelles
Les Etains Metten, S.P.R.L., Huy
Mercantile Marine Antwerpen
Monsieur Beernaerts, Lasne
De Heer Deroc, Gent
De Heer Dautricourt, Knokke
De Generale Bankmaatschappij, Brugge
N.V. Cogama, Herentals
Monsieur Carly, Ixelles
Restaurant „Koninginnehof” - Oostende
Hotel Wellington, Oostende
Monsieur Franckx, Forest
Monsieur Pierret, Berchem St.-Agathe
Monsieur Lejeune, Braine l'Alleud
De Heer Van Haverbeke E., Oostende
De Heer Decrop, Loppem
De Heer Vyncke, Westerlo
Monsieur Pierard, Saint Servais
De Heer Heynen, Antwerpen
Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen
De Heer De State, Ekeren 2
De Heer Boonen, Wilrijk
Monsieur Delcourt, Liège
Monsieur Bierlier, Liège-Haute
De Heer Van Hellemont, Berchem
Monsieur Pouillet J., Uccle
Monsieur Dorsimont, Dilbeek
Monsieur Pringiers, Bruxelles
De Heer Ingelbrecht, Kapellen

Afgesloten op datum van 25 Mei 1970

Clôturé à la date du 25 Mai 1970

nuttige adressen adresses utiles

Vereniging voor hulpbetoon in de Zeemacht, v.z.w.
Brusselselaan 6, Strombeek-Bever
prk. 10 84 51
Association d'Entraide Force Navale
6, Brusselse laan, Strombeek-Bever
ccp. 10 84 51

**VERENIGING RESERVEOFFICIEREN ZM
ASSOCIATION OFFICIERS DE RESERVE FN**
Nationale Vereniging - Association Nationale
CPF(R) Deseck
26, av. Lambeau, Bruxelles 15
Afdeling Antwerpen
CPC(R) Planchar
Italiëlei 84, Antwerpen
Section Brabant - Afdeling Brabant
LDV(R) A. Dorsimont
4, av. du Pantheon, 1080 Bruxelles
Afdeling West-Vlaanderen
LDV(R) Rogie
Sint-Paulusstraat 20, Oostende
Afdeling Oost-Vlaanderen
LDV(R) C. Peckstadt
Eeklostraat 164, Mariakerke-Gent

**VERENIGINGEN OUDGEDIENDEN ZM
ASSOCIATIONS DES ANCIENS DE LA FN**
Section Bruxelloise - Brusselse Vereniging
2, rue Arthur Cosyns, 1020 Bruxelles
Section Liégeoise
Royal Motor Union 38, boulevard d'Avroy
Afdeling Gent
Kastanjestraat 131, Gent
Afdeling Antwerpen
Albert Dickschenstraat 21, Wilrijk
Afdeling Kempen
Cameynestraat 30, Geel
Afdeling Brugge
Scheepsdalelaan 32, Brugge
Région de Charleroi
45, rue de Bouffliouix, Châtelet
Afdeling Tongeren
Steenweg 96, Werm
Section Brabant Wallon
33, rue François, Court-St-Etienne
Section Hainaut Centre-Ouest
rue Brigade Piron - 7230 Frameries
Afdeling Waasland
Parklaan 95, St.-Niklaas-Waas
Afdeling Tervuren
Lindboomstraat 2, Tervuren

AKTIEF KADER - CADRE D'ACTIVE
Vereniging voor Officieren in aktieve dienst
Association des Officiers en service actif
77, avenue Milcampslaan, 77
Bruxelles - Brussel
Koninklijk Onderling Verbond Belgische Onderofficieren
Royale Alliance Mutuelle des Sous-Officiers de Belgique
77, avenue Milcampslaan, 77
Bruxelles - Brussel
Beroepsunie der Belgische Onderofficieren
Union Professionnelle des Sous-Officiers de Belgique
102, avenue Princesse Elisabethlaan, 102
Bruxelles 3 - Brussel 3
Vereniging Korporaals en Soldaten van België
Association Caporaux et Soldats de Belgique
77, avenue Milcampslaan, 77
Bruxelles - Brussel

**JEUGD GROEPEREN
GROUPEMENTS DE JEUNESSE**
Corps des Cadets de Marine
Marine Kadettenkorps
Section Bruxelles
265, rue Vanderkindere, Bruxelles 18
Base : Port de Bruxelles - Bassin Beco
Corps des Cadets de Marine
Section Liège
16, Quai de Rome, Liège
Base : Port de Yacht
Marine Kadettenkorps - Afdeling Antwerpen
Greinstraat 23, Antwerpen
„SEA - SCOUTS EN SEA - GUIDES “
VAN BELGIE
„SEA - SCOUTS EN SEA - GUIDES “
DE BELGIQUE
Nationale Directie - Direction Nationale
Et. Declercq - J. Breydellaan 48, St.-Andries
Directie West-Vlaanderen
F. Vangysel - Zwitserlandstraat 7, Oostende
Directie Oost-Vlaanderen
Fl. Van Beethoven - Baviaanstraat 127, Gent
Directie Antwerpen
M. Van Heurck - D'Heldtlaan 19, Edegem
Direction Brabant
M. Landeut
238, rue Dieudonné Lefèvre, Bruxelles 2
Direction des régions francophones
R. Pierard
30, rue L. Hicquet, St.-Servais/Namur
* * *

ANTWERPEN (verschillende afdelingen)
M. Govaerts - St.-Fredagandusstraat 39, Deurne
G. Roosemeyers - Groenendaallaan 266, Antw.
F. Beuckelaers - de Bisthovelei 12, Deurne
G. Van Damme - Lange Leemstraat 309, Antw.
HOBOKEN
R. Pauwels - Kerkstraat 56, Antwerpen
OOSTENDE
R. Vangysel - Zwitserlandstraat 7, Oostende
BLANKENBERGE
R. Demeulenaere
L. Dujardinstraat 17, Blankenberge
KNOKKE
G. van der Linden - Natielaan 55, Westkapelle
NIEUWPOORT
A. Titeca - Arsenaalstraat 33, Nieuwpoort
DE PANNE
A. Lenaers - Zeelaan 212, Koksijde
IEPER
M. Dervaux - Kanonnierlaan 16, Ieper
ROESELARE
F. Verheecke - Molenstraat 155, Roeselare
IZEGEM
J. Vandommele - St.-Sebastiaanstraat 19, Izegem
ST.-KRUIS
Fr. Tournoy - Keizerstraat 3, St.-Kruis
BRUGGE
P. Zanders - Hooistraat 27, Brugge
GENT
Fl. Van Beethoven - Baviaanstraat 127, Gent
DESTELBERGEN
J. Vanden Berghes - Belgiëlaan 101, Destelbergen
BRUXELLES
M. Landeut - rue Dieudonné Lefèvre 238, Brux. II
JAMBES
R. Pierard - rue L. Hicquet 30, St.-Servais
COUVIN
P. Bastin - rue du Herdeau 19, Couvin
ATH
Ch. Carton - Ch. de Bruxelles 342, Ath
* * *

FEDERATIE VOOR OPEN SCOUTISME
Baron Danislei 16, Antwerpen
VLAAMS VERBOND KATHOLIEKE ZEESCOOTS
Nationale Directie
Frankrijklei 97, Antwerpen
District Kust
E. Weynen - Elisabethlaan 4, Oostende
District Gent
J. De Cordier - Henleykaai 2, Gent

ZEEVAARTONDERWIJS - ECOLES DE NAVIGATION

Zeevaartschool (Z.S.O.)
Demeysluis, Oostende - Tel. 709 28
Hogere Zeevaartschool (H.Z.S.A.)
Noordkasteelstraat 6, Antwerpen - Tel. 41 06 80
Hogere Radio Navigatieschool (H.R.N.S.)
Meerstraat 46, Brussel 5 - Tel. 47 36 82
Ecole de Navigation (E.N.O.)
Ecluse Demey, Ostende - Tél. 709 28
Ecole Supérieure de Navigation (E.S.N.A.)
6, Noordkasteel, Anvers - Tél. 41 06 80
Ecole Supérieure de Radio-Navigation (E.S.R.N.)
46, rue du Lac, Bruxelles 5 - Tél. 47 36 82

VISSERIJSCHOLEN - ECOLES DE PECHERIE

Rijksvisserijschool
Kursaalstraat 55, Heist - Tel. 510 01
Stedelijke Visserijschool „John Bauwens “
Mercatorlaan 1, Oostende - Tel. 740 19
Vrije Visserijschool „Paster Pype “
Paster Pypestraat 1, Oostende - Tel. 731 95
Vrije Visserijschool
Kerkstraat 5, Heist
Vrije Visserijschool
Marktplaats 5, Nieuwpoort - Tel. 231 02

EDITEUR RESPONSABLE - VERANTWOORDELIJK UITGEVER
J.C. Liénart H. Serruyslaan, 14 8400 Oostende.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

neptunus 1970

17^e. jaargang

17^e. année

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimens-
trielle. editeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende 1
— uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs
per nummer 30 fr. - prix par numéro 30 fr. - abonnement : 150
fr. (gewoon - normal) 200 fr. (steun - soutien) 300 fr. (ere -
honneur) — c.c.p. 17.55 société générale de banque oostende
cpt 40.07.79 — p.r.k. 17.55 generale bankmaatschappij oostende
rek. 40.07.79 — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre
de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten
bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union
de la presse périodique belge — imprimé en Belgique : chez
imp. "de vuurtoren" tél. 059-751.32 à oostende — in België
gedrukt bij druk. "de vuurtoren" tel. 059-751.32 te oostende

Clichés : Van Uffelen.

Tel. (09) 25.47.68. Gent.

